

Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP

**DECYZJA Nr 363/MON
MINISTRA OBRONY NARODOWEJ**

z dnia 3 grudnia 2013 r.

**w sprawie wprowadzenia do użytku „Instrukcji ruchu lotniczego Sił Zbrojnych
Rzeczypospolitej Polskiej” (IRL-2013)**

Na podstawie § 2 pkt 14 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 lipca 1996 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Obrony Narodowej (Dz. U. Nr 94, poz. 426) ustala się, co następuje:

§ 1. Wprowadza się do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcję ruchu lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (IRL-2013), stanowiącą załącznik do decyzji.

§ 2. Traci moc decyzja Nr 2/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej Instrukcji ruchu lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, sygn. WLOP 445/2011 (Dz. Urz. Min. Obr. Nar. Nr 1, poz. 12).

§ 3. Decyzja wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Obrony Narodowej: *T. Siemoniak*

Załącznik do decyzji Nr 363/MON
Ministra Obrony Narodowej
z dnia 3 grudnia 2013 r. (poz. 326)

**INSTRUKCJA
RUCHU LOTNICZEGO
SIŁ ZBROJNYCH
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(IRL-2013)**

SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów	6
Definicje.....	11
1. Przepisy ogólne	17
2. System zarządzania ruchem lotniczym w siłach zbrojnych RP.....	19
2.1. Struktura organizacyjna systemu zarządzania ruchem lotniczym.....	19
2.2. Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego SZ RP	19
2.3. Wydział ruchu lotniczego i sekcja ruchu lotniczego.....	20
2.4. Wojskowy lotniskowy organ służb ruchu lotniczego	20
2.5. Ośrodek Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego (CAPTO) WSOSP	21
2.6. Rejestr personelu ATS.....	22
3. Zarządzanie ruchem lotniczym.....	24
3.1. Zarządzanie ruchem lotniczym	24
3.2. Zapewnianie służb ruchu lotniczego	24
3.3. Wykorzystywanie elastycznych elementów przestrzeni powietrznej	25
3.4. Planowanie operacji lotniczych.....	25
3.5. Operacje lotnicze w MATZ oraz elementach przestrzeni powietrznej delegowanych organom ATC	26
4. Zdarzenia w ruchu lotniczym	27
4.1. Przepisy ogólne	27
4.2. Zgłoszenia obowiązkowe	27
4.3. Zgłoszenia dobrowolne	29
5. Organy kontroli ruchu lotniczego.....	30
5.1. Podległość służbowa i merytoryczna	30
5.2. Przestrzeń odpowiedzialności	30
5.3. Ogólne zasady pracy na stanowiskach operacyjnych.....	31
5.4. Obowiązki personelu ATC na stanowiskach operacyjnych	33
5.5. Służba kontroli lotniska (TWR)	34
5.6. Służba kontroli zbliżania (APP).....	36
5.7. Procedury w przypadku zagrożenia	39
5.8. Służba alarmowa i służba informacji powietrznej	39
5.9. Minima i metody separacji	39
6. Biuro odpraw załóg	42

7. Zabezpieczenie techniczne organów ATS	43
8. Uprawnienia personelu ATS	46
8.1. Zasady ogólne.....	46
8.2. Licencja praktykanta – wojskowego kontrolera ruchu lotniczego(S-MATCL)....	47
8.3. Licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL).....	49
8.4. Wykaz uprawnień kontrolera ruchu lotniczego.....	51
8.5. Uprawnienia personelu BOZ.....	51
9. Utrzymywanie wymaganego poziomu kompetencji przez personel ATC	53
9.1. Utrzymywanie wymaganego poziomu kompetencji	53
9.2. Warunki i sposób przedłużania, wznawiania i przywracania uprawnień lotniczych personelu ATC.....	54
9.3. Ocena techniki pracy kontrolerów ruchu lotniczego.....	57
9.4. Odsunięcie od pracy operacyjnej/zawieszenie uprawnień	63
10. Szkolenie personelu ATS	65
10.1. Zasady ogólne.....	65
10.2. Wymagania dla kandydatów do pracy w lotniskowym organie służb ruchu lotniczego	65
10.3. Szkolenie personelu ATC.....	66
10.4. Szkolenie personelu biura odpraw załóg.....	70
10.5. Komisja egzaminacyjna Służb Ruchu Lotniczego	71
11. Dokumentacja lotniskowego organu służb ruchu lotniczego	78
11.1. Przepisy ogólne	78
11.2. Instrukcja operacyjna organu ATC	78
11.3. Instrukcja operacyjna biura odpraw załóg.....	79
11.4. Porozumienia operacyjne (LoA)	79
11.5. Dobowy raport przebiegu służby (<i>Daily Log</i>).....	79
11.6. Paski postępu lotu (FPS)	80
11.7. Plan szkolenia w jednostce (UTP).....	81
11.8. Zgłoszenie o nieprawidłowościach w ruchu lotniczym	81
11.9. Zgłoszenie wtargnięcia na drogę startową	81
11.10. Licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL).....	82
11.11. Licencja praktykanta – wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL)..	82
11.12. Wykaz uprawnień kontrolera ruchu lotniczego.....	82

ZAŁĄCZNIKI	83
Załącznik 1. Formularz zgłoszenia nieprawidłowości w ruchu lotniczym	84
Załącznik 2. Zgłoszenie wtargnięcia na drogę startową	86
Załącznik 3. Formularz zgłoszenia zdarzenia ATM/CNS	87
Załącznik 4. Zalecany schemat systemu pracy kontrolerów ruchu lotniczego	89
Załącznik 5. Formularz rozmowy telefonicznej o zagrożeniu	91
Załącznik 6. Minimalne wymagane wyposażenie techniczne stanowisk operacyjnych organów ATS	92
Załącznik 7. Schemat utrzymania kompetencji w organie ATC.....	93
Załącznik 8. Karta oceny techniki pracy (kontroler ruchu lotniczego).....	94
Załącznik 9. Karta oceny techniki pracy (instruktor OJT).....	98
Załącznik 10. Karta oceny techniki pracy (asesor)	101
Załącznik 11. Protokół OTP	103
Załącznik 12. System szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego	104
Załącznik 13. Dokumentacja stanowisk operacyjnych	105
Załącznik 14. Dobowy raport przebiegu służby (Daily log).....	107
Załącznik 15. Wzory pasków postępu lotu	109
Załącznik 16. Licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego	118
Załącznik 17. Licencja praktykanta - wojskowego kontrolera ruchu lotniczego.....	Błąd! Nie zdefiniowano zakładek.
Załącznik 18. Wykaz uprawnień kontrolera ruchu lotniczego.....	121

WYKAZ SKRÓTÓW

ACAS	– (<i>Airborne Collision Avoidance System</i>) pokładowy system zapobiegania kolizji
ACC	– (<i>Area Control Centre</i>) ośrodek kontroli obszaru lub kontrola obszaru
AD	– (<i>Aerodrome</i>) lotnisko
ADI	– (<i>Aerodrome Control Instrument rating</i>) uprawnienie kontroli lotniska instrumentalnej
ADV	– (<i>Aerodrome Control Visual rating</i>) uprawnienie kontroli lotniska wizualnej
AFTN	– (<i>Aeronautical Fixed Telecommunication Network</i>) stała lotnicza sieć telekomunikacyjna
AGL	– (<i>Above Ground Level</i>) powyżej poziomu terenu
AIP	– (<i>Aeronautical Information Publication</i>) Zbiór Informacji Lotniczych
AIR	– (<i>Air Control Endorsement</i>) uprawnienie uzupełniające kontroli startów i lądowań
AIRPROX	– (<i>Aircraft Proximity</i>) niebezpieczne zbliżenie statków powietrznych
AIS	– (<i>Aeronautical Information Service</i>) służba informacji lotniczej
akrl	– asystent kontrolera ruchu lotniczego
AMSL	– (<i>Above Mean Sea Level</i>) ponad średnim poziomem morza
APP	– (<i>Approach Control Office</i>) – organ kontroli zbliżania lub <i>Approach Control Procedural Rating</i> – uprawnienie kontroli zbliżania proceduralnej
APS	– (<i>Approach Control Surveillance Rating</i>) uprawnienie kontroli zbliżania radarowej
ARO	– (<i>Air Traffic Services Reporting Office</i>) – biuro odpraw załóg na lotnisku cywilnym
ASM	– (<i>Airspace Management</i>) zarządzanie przestrzenią powietrzną
ATC	– (<i>Air Traffic Control</i>) kontrola ruchu lotniczego
ATCL	– (<i>Air Traffic Controller Licence</i>) licencja kontrolera ruchu lotniczego (wydana przez prezesa ULC)
ATCO	– (<i>Air Traffic Control Officer</i>) kontroler ruchu lotniczego
ATFCM	– (<i>Air Traffic Flow and Capacity Management</i>) zarządzanie przepływem i pojemnością ruchu lotniczego

ATIR	– (<i>Air Traffic Incident Report</i>) zgłoszenie nieprawidłowości w ruchu lotniczym
ATIS	– (<i>Automatic Terminal Information Service</i>) służba automatycznej informacji lotniskowej
ATM	– (<i>Air Traffic Management</i>) zarządzanie ruchem lotniczym
ATS	– (<i>Air Traffic Services</i>) służby ruchu lotniczego
AUP	– (<i>Airspace Use Plan</i>) plan użytkowania przestrzeni powietrznej
AWY	– (<i>Airway</i>) droga lotnicza
BL	– bezpieczeństwo lotów
BOZ	– biuro odpraw załóg
CAPTO	– (<i>Certified Air Traffic Services Personnel Training Organisation</i>) certyfikowany ośrodek szkolenia personelu służb ruchu lotniczego
CFIT	– (<i>Controlled Flight Into Terrain</i>) zderzenie z powierzchnią ziemi w locie sterowanym
CNS	– (<i>Communications, Navigation and Surveillance</i>) – łączność, nawigacja i dozоровanie
COM	– (<i>Communications</i>) łączność
CTOT	– (<i>Calculated Take-Off Time</i>) obliczony czas startu
CTR	– (<i>Control Zone</i>) strefa kontrolowana lotniska
D	– (<i>Danger Area</i>) strefa niebezpieczna
DA/H	– (<i>Decision Altitude/Height</i>) – wysokość bezwzględna/względna decyzji
DOL	– drogowy odcinek lotniskowy – lądowisko na wyznaczonym odcinku drogi publicznej
EA	– (<i>Exercise Area</i>) rejon ćwiczeń
EASA	– (<i>European Aviation Safety Agency</i>) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego
EOBT	– (<i>Estimated Off-Block Time</i>) przewidywany czas odblokowania
FAP/FAF	– (<i>Final Approach Point/Fix</i>) punkt/pozycja rozpoczęcia podejścia końcowego
FIR	– (<i>Flight Information Region</i>) rejon informacji powietrznej
FIS	– (<i>Flight Information Service</i>) służba informacji powietrznej
FMP	– (<i>Flow Management Position</i>) stanowisko zarządzania przepływem i pojemnością ruchu lotniczego
FPL	– (<i>Filed Flight Plan</i>) zgłoszony plan lotu

FPS	– (<i>Flight Progres Strip</i>) pasek postępu lotu
GAT	– (<i>General Air Traffic</i>) ogólny ruch lotniczy
GMC	– (<i>Ground Movement Control endorsment</i>) uprawnienie kontroli ruchu naziemnego
GMS	– (<i>Ground Movement Surveillance Endorsement</i>) uprawnienie uzupełniające nadzoru ruchu naziemnego
GND	– <i>Ground</i> – teren, ziemia lub stanowisko operacyjne kontrolera ruchu naziemnego stanowisko operacyjne kontroli ruchu naziemnego
IAF	– (<i>Initial Approach Fix</i>) pozycja (odniesienie) rozpoczęcia podejścia początkowego
IAS	– (<i>Indicated Air Speed</i>) prędkość powietrzna przyrządowa
ICAO	– (<i>International Civil Aviation Organisation</i>) Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
IFPS	– (<i>Initial Flight Plan Processing System</i>) system wstępnego przetwarzania planów lotu
IFR	– (<i>Instrument Flight Rules</i>) przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów
INOP	– instrukcja operacyjna
ITP	– (<i>Individual Unit Training Plan</i>) indywidualny plan szkolenia w jednostce
IRL	– <i>Instrukcja ruchu lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej</i>
LoA	– (<i>Letter of Agreement</i>) porozumienie operacyjne
LOSRL	– wojskowy lotniskowy organ służb ruchu lotniczego
MATCL	– (<i>Military Air Traffic Controller Licence</i>) licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego
MATZ	– (<i>Military ATZ</i>) wojskowa strefa ruchu lotniskowego
MCTR	– (<i>Military Control Zone</i>) strefa kontrolowana lotniska wojskowego
METAR	– (<i>Meteorological Aerodrome Report</i>) stan warunków atmosferycznych na lotnisku
MON	– Ministerstwo Obrony Narodowej
MRT	– (<i>Military Route</i>) stała trasa lotnictwa wojskowego
MSAW	– (<i>Minimum Safe Altitude Warning</i>) ostrzeżenie o minimalnej bezpiecznej wysokości lotu
MTMA	– (<i>Military Terminal Control Area</i>) rejon kontrolowany lotniska wojskowego

MVA	– (<i>Minimum Vectoring Altitude</i>) minimalna wysokość wektorowania
NAV	– (<i>Navigation</i>) nawigacja
NOTAM	– (<i>Notice to Airmen</i>) wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierająca informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach oraz niebezpieczeństwie, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi
AT	– (<i>Operational Air Traffic</i>) operacyjny ruch lotniczy
OCA/H	– (<i>Obstacle clearance altitude/height</i>) wysokość bezwzględna/względna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami
OJTI	– (<i>On-the-Job Training Instructor Endorsement</i>) uprawnienie uzupełniające instruktora szkolenia operacyjnego
OP	– obrona powietrzna
OPS	– ośrodek planowania strategicznego
OSL	– ośrodek szkolenia lotniczego
OSTI	– (<i>On-the-Simulator Training Instructor Special Endorsement</i>) uzupełniające uprawnienie specjalne instruktora symulatorowego
OTP	– ocena techniki pracy
OZPP	– Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną
PAR	– (<i>Precision Approach Radar Endorsement</i>) uprawnienie uzupełniające kontroli podejścia z wykorzystaniem radaru precyzyjnego podejścia
PAŻP	– Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
PFR	– (<i>Post Flight Report</i>) meldunek po locie
QNH	– nastawienie skali wysokościomierza na ciśnienie, przy którym wskaże on po wylądowaniu wysokość bezwzględną miejsca lądowania
RA ACAS	– (<i>Resolution Advisory ACAS</i>) propozycja rozwiązania systemu ACAS
RAD	– (<i>Radar endorsement</i>) uprawnienie uzupełniające kontroli za pomocą radaru
RIF	– (<i>Recent Information File</i>) – zbiór informacji do obowiązkowego zapoznania przed rozpoczęciem pracy na stanowisku operacyjnym
RSZ	– rodzaj sił zbrojnych
RWY	– (<i>Runway</i>) – droga startowa
S-ATCL	– (<i>Student Air Traffic Controller Licence</i>) licencja praktykanta kontrolera ruchu lotniczego (wydawana przez prezesa ULC)
SNOWTAM	– specjalna seria NOTAM zawiadamiająca o niebezpiecznych warunkach spowodowanych śniegiem lub lodem na polu naziemnego ruchu lotniczego

S-MATCL	– (<i>Student Military Air Traffic Controller Licence</i>) licencja praktykanta wojskowego kontrolera ruchu lotniczego
SPSP	– Szkoła Podoficerska Sił Powietrznych
SRA	– (<i>Surveillance Radar Approach Endorsement</i>) uprawnienie uzupełniające kontroli zbliżania za pomocą radaru SRA
SSRL SZ RP	– Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej
STCA	– (<i>Short Term Collision Alert</i>) krótkoterminowe ostrzeżenie o sytuacji konfliktowej
TA ACAS	– (<i>Traffic Advisory ACAS</i>) propozycja ruchowa systemu ACAS
TAF	– (<i>Aerodrome forecast</i>) prognoza pogody dla lotniska
TFR	– (<i>TSA or TRA Feeding Route</i>) trasa lotnicza umożliwiająca lot do TSA lub TRA oraz przelot między TSA lub TRA
TMA	– (<i>Terminal Control Area</i>) rejon kontrolowany lotniska (węzła lotnisk)
TSA	– (<i>Temporary Segregated Area</i>) strefa czasowo wydzielona
TRA	– (<i>Temporary Reserved Area</i>) strefa czasowo rezerwowana
TWY	– (<i>Taxiway</i>) droga kołowania
TWR	– (<i>Aerodrome Control Tower</i>) organ kontroli lotniska lub (<i>Tower Control endorsement</i>) uprawnienie uzupełniające kontroli lotniska
UE	– Unia Europejska
ULC	– Urząd Lotnictwa Cywilnego
UTC	– (<i>Coordinated Universal Time</i>) uniwersalny czas skoordynowany
UTP	– (<i>Unit Training Plan</i>) plan szkolenia w jednostce (organie kontroli ruchu lotniczego)
UUP	– (<i>Updated Airspace Use Plan</i>) zaktualizowany plan użytkowania przestrzeni powietrznej
WRL	– Wydział Ruchu Lotniczego
WSOSP	– Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych
VFR	– (<i>Visual Flight Rules</i>) przepisy wykonywania lotów z widocznością

DEFINICJE

Air Policing – określenie działań sił dyżurnych OP w ramach Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego oraz narodowego systemu OP realizowanych w czasie pokoju, mających na celu zapewnienie nienaruszalności granicy państwowej w przestrzeni powietrznej RP (NATO), ochrony ludności i Sił Zbrojnych przed atakiem z powietrza oraz udzielenia pomocy załogom statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie.

Asesor – kontroler ruchu lotniczego wyznaczony przez Szefa SSRL SZ RP do przeprowadzania OTP.

CTR/MCTR – strefa kontrolowana lotniska (wojskowego), obejmuje przestrzeń powietrzną kontrolowaną o określonych granicach poziomych rozciągającą się od powierzchni ziemi lub wody (AGL) do określonej górnej granicy.

Daily Log – dobowy raport przebiegu służby.

Dobrowolny system zgłaszania zdarzeń – system umożliwiający zgłoszenie każdego zdarzenia lub sytuacji, w które składający meldunek był zaangażowany lub których był świadkiem, a które uznał za potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub możliwości zapewnienia bezpiecznej usługi ATM.

EA – strefa doraźnie wyznaczana przez OPS na potrzeby ćwiczeń i treningów lotnictwa wojskowego, własnego lub sojuszniczego.

Egzaminator – członek komisji egzaminacyjnej SRL powołanej rozkazem Szefa SSRL SZ RP.

FPL Stereo – rodzaj planu lotu, składany z upoważnienia organizatora lotów przez personel BOZ na loty po stałych trasach na podstawie zatwierdzonych wzorcowych FPL i danych z systemu PEx.

FPS (*Flight Progres Strip*) – pasek postępu lotu– dokument zawierający informacje z planu lotu oraz zezwolenia i instrukcje wydane przez ATC.

GAT – ogólny ruch lotniczy, oznacza każdy ruch cywilnych statków powietrznych, a także każdy ruch państwowych statków powietrznych (w tym wojskowych, celnych i policyjnych), odbywający się zgodnie z procedurami ICAO.

Instrukcja kontroli ruchu lotniczego – polecenia wydawane przez organy kontroli ruchu lotniczego wymagające od pilota podjęcia określonego działania.

Instruktor OJT (OJTI) – kontroler ruchu lotniczego posiadający uprawnienia do prowadzenia szkolenia w jednostce oraz na symulatorze ATC.

Instruktor OST (OSTI) – kontroler ruchu lotniczego posiadający uprawnienia do prowadzenia szkolenia na symulatorze ATC.

Institucja – państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym odpowiedzialny za zapewnienie służb żeglugi powietrznej w FIR Warszawa.

Jednostka – organ ATC, w którym realizowane jest szkolenie praktyczne na stanowisku operacyjnym.

Kontroler ruchu lotniczego – osoba posiadająca ważne uprawnienia lotnicze wpisane do licencji lub wykazu uprawnień.

Kontroler APP – osoba posiadająca ważne uprawnienia w zakresie kontroli zbliżania proceduralnej lub kontroli zbliżania radarowej, upoważniona do pracy na stanowisku operacyjnym APP.

Kontroler TWR – osoba posiadająca ważne uprawnienia w zakresie kontroli lotniska, upoważniona do pracy na stanowisku operacyjnym TWR.

Kontroler PAR – osoba posiadająca ważne uprawnienia w zakresie kontroli zbliżania radarowej z uprawnieniem uzupełniającym kontroli podejścia z wykorzystaniem radaru precyzyjnego podejścia, upoważniona do pracy na stanowisku operacyjnym PAR.

Licencja – licencja praktykanta – wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL) lub licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL). Dokument uprawniający do wykonywania czynności lotniczych kontrolera ruchu lotniczego w SZ RP. W określonych przypadkach przez pojęcie licencja rozumie się również licencję praktykanta – kontrolera ruchu lotniczego (S-ATCL) oraz licencję kontrolera ruchu lotniczego (ATCL) wydaną przez Prezesa ULC.

M-RENEGADE (*Maritime Renegade*) – kryptonim nadawany każdemu statkowi lub obiektowi pływającemu (o którym wiadomo ze źródeł rozpoznania, krajowych lub międzynarodowych agencji bezpieczeństwa, bądź po odebraniu alertu wygenerowanego przez kapitana), który podjął działania z użyciem przemocy organizowane z pobudek ideologicznych, ekonomicznych lub religijnych skierowane przeciwko statkom, obiektom portowym i portom oraz związanej z nimi infrastrukturze w celu wprowadzenia chaosu, zastraszenia ludności, dezorganizacji życia publicznego, transportu lub przemysłu.

MATZ – strefa ruchu lotniskowego lotniska wojskowego. Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, wyznaczona wokół lotniska wojskowego dla ochrony ruchu lotniskowego.

Niemожność zapewnienia służb ATM – zdarzenie, w którym elementy naziemnego systemu ATM nie pracują, są niewystarczające, niedostępne lub uszkodzone w stopniu obniżającym lub uniemożliwiającym zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

Niemожność zapewnienia służb ATS – zdarzenie, w którym elementy naziemnego systemu ATS nie pracują, są niewystarczające, niedostępne lub uszkodzone w stopniu obniżającym lub uniemożliwiającym zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

OAT – (*Operational Air Traffic*) operacyjny ruch lotniczy. Obejmuje wszystkie loty, które nie w pełni odpowiadają warunkom ustanowionym dla GAT i dla których zasady oraz procedury określają odpowiednie organy państwowe.

Organ ATC – organ kontroli lotniska (TWR) lub organ kontroli zbliżania (APP) ustanowiony w ramach LOSRL i odpowiedzialny za zapewnienie służb ruchu lotniczego w przydzielonej przestrzeni odpowiedzialności.

Orzeczenie lotniczo-lekarskie – orzeczenie lekarskie wydane przez właściwą komisję lotniczo-lekarską na zasadach opisanych w rozporządzeniu Ministra Obrony Narodowej z dnia 8 stycznia 2010 r. w sprawie orzekania o zdolności do zawodowej służby wojskowej oraz właściwości i trybu postępowania wojskowych komisji lekarskich w tych sprawach (Dz. U. Nr 15, poz. 80 oraz z 2012 r. poz. 1481), stwierdzające brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności operacyjnych kontrolera ruchu lotniczego.

Osiągnięcie właściwego poziomu bezpieczeństwa – rezultaty procesów i/lub metod zastosowanych w celu osiągnięcia bezpieczeństwa w granicach tolerancji na akceptowalnym poziomie.

Pełnomocnik ds. OTP – osoba wyznaczana przez Szefa SSRL SZ RP pełniąca nadzór nad systemem oceny techniki pracy kontrolerów ruchu lotniczego.

Personel ATC – członkowie personelu lotniczego posiadający licencję lub wykaz uprawnień wpisani do rejestru personelu ATS prowadzonego przez SSRL SZ RP.

Personel ATS – członkowie personelu ATC, BOZ oraz komórek organizacyjnych służby ruchu lotniczego SZ RP.

Poziom 4 (operacyjny) – poziom biegłości językowej będący według wymagań ICAO minimalnym poziomem znajomości języka dla łączności radiotelefonicznej, ustalony według skali klasyfikacji podanej w Dodatku A Załącznika 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w Chicago 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.) zwanej dalej Konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Substancje psychoaktywne – substancje chemiczne (związki chemiczne) oddziałujące na ośrodkowy układ nerwowy przez bezpośredni wpływ na funkcje mózgu, czego efektem są czasowe zmiany postrzegania, nastroju, świadomości i zachowania. Do substancji tych zalicza się: alkohol, opioidy, pochodne konopi indyjskich, środki uspokajające i nasenne, kokainę oraz inne środki psychostymulujące, halucynogeny i rozpuszczalniki lotne, z wyłączeniem kawy i tytoniu.

Strefa ALFA – oznaczenie przestrzeni powietrznej wykorzystywanej przez siły dyżurne OP RP na sygnał ALFA SCRAMBLE.

Strefa TANGO – oznaczenie przestrzeni powietrznej wykorzystywanej przez siły dyżurne OP RP na sygnał TANGO SCRAMBLE.

Strefa niebezpieczna – obejmuje przestrzeń powietrzną FIR Warszawa, w której mogą mieć miejsce działania niebezpieczne dla lotu statku powietrznego, w szczególności nad poligonami artyleryjskimi, morskimi i lotniczymi.

Strefa ograniczona – strefa ograniczeń, obejmująca przestrzeń powietrzną znajdującą się nad terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w której lot statku powietrznego jest ograniczony przez wymagania dotyczące generowania przez niego fal akustycznych od poziomu terenu do okre-

ślonej wysokości, w szczególności przestrzeń nad aglomeracjami miejskimi i parkami narodowymi.

Strefa pilotażu – wydzielona część przestrzeni odpowiedzialności organu ATC o określonych granicach pionowych i poziomych przeznaczona do realizacji zadań lotniczych wynikających z programów szkolenia lotniczego.

Strefa zakazana – obejmuje przestrzeń powietrzną znajdującą się nad terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w której lot statku powietrznego jest zakazany od poziomu terenu do określonej wysokości, w szczególności przestrzeń nad obiektami, w których są gromadzone substancje i mieszaniny o właściwościach wybuchowych.

Szkolenie podstawowe – etap szkolenia wstępnego realizowany w ośrodku szkolenia lotniczego, mający na celu nabycie podstawowej wiedzy i umiejętności, umożliwiający przejście do szkolenia specjalistycznego.

Szkolenie w zakresie uprawnień – etap szkolenia wstępnego realizowany w ośrodku szkolenia lotniczego, mający na celu zapewnienie wiedzy i umiejętności związanych z danym uprawnieniem.

Szkolenie początkowe (pre-OJT) – etap szkolenia w jednostce, którego celem jest wzmocnienie i rozwój nabytych uprzednio nawyków, umiejętności i zdolności z zastosowaniem symulacji lokalnych.

Szkolenie zasadnicze (OJT) – szkolenie w realnym środowisku operacyjnym pod nadzorem wykwalifikowanego instruktora OJT.

Szkolenie odświeżające – element szkolenia uzupełniającego – szkolenie dla kontrolerów ruchu lotniczego mające na celu powtórzenie, wzmocnienie oraz poszerzenie posiadanej wiedzy i umiejętności.

Szkolenie w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych – szkolenie mające na celu nabycie wiedzy, umiejętności i zachowań w przypadku wystąpienia sytuacji zagrożenia, sytuacji nadzwyczajnej lub sytuacji awaryjnej.

Szkolenie przejściowe – szkolenie dla kontrolerów ruchu lotniczego mające na celu dostarczenie wiedzy i umiejętności w zakresie rodzaju uprawnień, uprawnień uzupełniającego lub uprawnień w nowej jednostce (nowym organie).

Szkolenie rozszerzające – szkolenie dla kontrolerów ruchu lotniczego mające na celu dostarczenie wiedzy i umiejętności wymaganych w związku z uzyskaniem nowych uprawnień operacyjnych i uzupełniających.

Terminal AFTN – urządzenie przeznaczone do opracowywania i nadawania depech ATS, odbioru FPL, NOTAM, SNOWTAM, AUP, UUP, METAR oraz TAF.

TFR – przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi, wodami wewnętrznymi i terytorialnymi Polski umożliwiająca lot do TSA lub TRA oraz przelot pomiędzy TSA lub TRA. Planowana aktywność TFR publikowana jest przez ASM2 w AUP.

TMA/MTMA – rejon kontrolowany lotniska (wojskowego). Obszar kontrolowany, ustanowiony zwykle u zbiegu dróg lotniczych, w pobliżu jednego lotniska lub węzła lotnisk.

TSA/TRA – strefa czasowo wydzielona/rezerwowana – przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi, wodami wewnętrznymi i terytorialnymi Polski, ustanowiona w celu zaspokojenia potrzeb operacyjnych lotów statków powietrznych, dla działań prowadzonych w ramach szkolenia lotniczego oraz ćwiczeń. Planowana aktywność stref TSA/TRA publikowana jest przez ASM2 w AUP.

TSA/TRA wyznaczona w formie strefy niebezpiecznej (D) – przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach wydzielana nad pełnym morzem poza obszarami wód terytorialnych Polski, ustanowiona w celu zaspokojenia potrzeb operacyjnych lotów statków powietrznych, dla działań prowadzonych w ramach szkolenia lotniczego oraz ćwiczeń. Strefy te wydziela się w formie stref niebezpiecznych, w celu umożliwienia efektywnego przekazu informacji z OZPP do zainteresowanych organów zarządzania ruchem sąsiednich państw o planowanych i wykonywanych lotach nad wodami Bałtyku poza terytorium RP. Planowana aktywność stref TSA(D)/TRA(D) publikowana jest przez ASM2 w AUP.

Uprawnienie – upoważnienie wpisane do licencji i stanowiące jej część określające szczególne warunki, możliwości lub ograniczenia odnoszące się do licencji.

Uprawnienie ENG – uprawnienie do prowadzenia korespondencji radiowej w radiowych sieciach powietrznych w języku angielskim nadane przez rektora-komendanta WSOSP zgodnie z obowiązującą *Instrukcją organizacji lotniczej łączności radiowej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*.

Uprawnienie operacyjne – upoważnienie wpisane do wykazu uprawnień kontrolera ruchu lotniczego określające szczególne warunki, możliwości lub ograniczenia odnoszące się do stosownego uprawnienia.

Uprawnienie operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej – uprawnienie do prowadzenia korespondencji radiowej w radiowych sieciach powietrznych w języku polskim nadane przez rektora-komendanta WSOSP zgodnie z obowiązującą *Instrukcją organizacji lotniczej łączności radiowej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*.

Uprawnienie uzupełniające – upoważnienie wpisane do licencji lub wykazu uprawnień i stanowiące ich część, określające szczególne warunki, możliwości lub ograniczenia odnoszące się do stosownego uprawnienia.

Uprawnienie uzupełniające w jednostce – upoważnienie wpisane do licencji określające oznaczenie lokalizacji oraz sektory lub stanowiska pracy, na których posiadacz licencji jest uprawniony do pracy.

Uprawnienie uzupełniające w zakresie języka – upoważnienie wpisane do licencji i stanowiące jej część określające biegłość językową posiadacza licencji.

VORTEX – wir powietrza powstający za końcówkami skrzydeł od momentu oderwania przedniego koła samolotu do momentu przyziemienia.

Zdarzenie – wypadek, poważny incydent lub incydent, a także inne defekty lub niesprawność statku powietrznego, jego wyposażenia lub dowolnego elementu systemu nawigacji powietrznej używanego lub przewidzianego do użycia w celu wykonania lub związku z wykonaniem

operacji lotniczej oraz związanego z zapewnieniem służb ATM lub pomocy w nawigacji statku powietrznego.

Zbiór Informacji Lotniczych – publikacja wydawana przez państwo lub z jego upoważnienia, zawierająca informacje lotnicze o charakterze trwałym, istotne dla żeglugi powietrznej.

Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego – upoważnienie dowódcy statku powietrznego do postępowania zgodnie z warunkami określonymi przez organ kontroli ruchu lotniczego.

1. PRZEPISY OGÓLNE

1. *Instrukcja ruchu lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (IRL-2013)*, zwana dalej *Instrukcją*, jest dokumentem normatywnym, ustalającym zasady organizacji i funkcjonowania organów służb ruchu lotniczego (ATS), szkolenie personelu ATS oraz organizację zarządzania ruchem lotniczym w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Zasady, o których mowa w pkt 1, określone są na czas pokoju i nie obejmują czasu wojny, stanu wojennego i stanu wyjątkowego.
3. Postanowienia zawarte w *Instrukcji* obowiązują personel ATS Sił Zbrojnych RP, inny wojskowy personel współpracujący z tymi organami oraz – w zakresie odpowiednio dotyczącym – personel latający SZ RP.
4. Postanowienia *Instrukcji* obowiązują wszystkich użytkowników wykonujących operacje lotnicze w przestrzeni odpowiedzialności wojskowych lotniskowych organów służb ruchu lotniczego (LOSRL) w SZ RP.
5. Personel LOSRL obowiązuje znajomość zapisów zawartych w:
 - 1) rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) Nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającym wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) Nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) Nr 1265/2007, (WE) Nr 1794/2006, (WE) Nr 730/2006, (WE) Nr 1033/2006 i (UE) Nr 255/2010;
 - 2) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. Nr 210, poz. 1324, z późn. zm.);
 - 3) obwieszczeniu nr 19 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC z 2012 r. poz. 105);
 - 4) obwieszczeniu Nr 22 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 listopada 2012 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC Nr 2, poz. 31);
 - 5) obwieszczeniu Nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 maja 2008 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC Nr 6, poz. 59);
 - 6) obwieszczeniu Nr 7 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 kwietnia 2008 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 15 do Konwencji

- o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC Nr 4, poz. 41);
- 7) wytycznych Nr 6 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 17 października 2012 r. w sprawie ogłoszenia wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 4444 (Dz. Urz. ULC z 2012 r. poz. 102);
 - 8) wytycznych Nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 maja 2008 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 8168 (Dz. Urz. ULC Nr 6, poz. 65);
 - 9) wytycznych Nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 8 grudnia 2008 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 8400 (Dz. Urz. ULC Nr 13, poz. 200);
 - 10) wytycznych Nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 maja 2008 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 7030 (Dz. Urz. ULC Nr 6, poz. 66);
 - 11) wytycznych Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 kwietnia 2012 r. w sprawie ogłoszenia wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Doc 9432 – Podręcznik radiotelefonicznej frazeologii lotniczej (Dz. Urz. ULC z 2012 r., poz. 34);
 - 12) instrukcjach obowiązujących w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej: *Regulaminie lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Instrukcji organizacji lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Instrukcji meteorologicznego zabezpieczenia lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz Instrukcji organizacji lotów oznaczonych statusem HEAD w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;*
 - 13) AIP Polska, MIL AIP Polska oraz AIP VFR Polska – w zakresie dotyczącym personelu ATS;
 - 14) innych dokumentach – w zakresie wykonywania zadań lub czynności związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym w FIR Warszawa.
6. Nadzór nad funkcjonowaniem organów ATS w SZ RP oraz jakością zapewnianych służb ruchu lotniczego sprawuje Szef SSRL SZ RP.
 7. Dowódcy Jednostek Lotniczych są odpowiedzialni za organizację i funkcjonowanie organów ATS w podległych im jednostkach wojskowych.

2. SYSTEM ZARZĄDZANIA RUCHEM LOTNICZYM W SIŁACH ZBROJNYCH RP

2.1. Struktura organizacyjna systemu zarządzania ruchem lotniczym

1. W Siłach Zbrojnych RP funkcjonują następujące komórki organizacyjne zarządzania ruchem lotniczym:
 - 1) Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (SSRL SZ RP);
 - 2) wydziały ruchu lotniczego (WRL);
 - 3) sekcje ruchu lotniczego;
 - 4) wojskowe lotniskowe organy służb ruchu lotniczego (LOSRL);
 - 5) Ośrodek Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego (CAPTO) WSOSP.

2.2. Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego SZ RP

1. SSRL SZ RP jest wojskowym organem zarządzania ruchem lotniczym sprawującym nadzór nad bezpieczeństwem i jakością zapewniania służb ruchu lotniczego przez organy ATS wszystkich rodzajów SZ RP.
2. SSRL SZ RP odpowiada za stosowanie jednolitych procedur, norm i standardów zapewniania służb ruchu lotniczego, szkolenia personelu ATS oraz wyposażenia technicznego LOSRL.
3. W celu zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa i wysokiej jakości służb ruchu lotniczego SSRL SZ RP współdziała z Urzędem Lotnictwa Cywilnego, państwowym organem zarządzania ruchem lotniczym – Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, Inspektoratem MON ds. Bezpieczeństwa Lotów oraz innymi organizacjami lotniczymi.
4. Szef SSRL SZ RP odpowiada za:
 - 1) nadzór nad funkcjonowaniem, działalnością operacyjną i szkoleniową LOSRL, wydziałów/sekcji RL, ośrodków szkolenia lotniczego oraz innych komórek organizacyjnych ATS w SZ RP;
 - 2) nadzór nad jakością i prawidłowością zapewnianych ATS;
 - 3) nadzór nad procesem szkolenia personelu ATS;
 - 4) poziom wyposażenia technicznego organów ATS;
 - 5) opracowywanie i programowanie procedur operacyjnych dla ATS;
 - 6) zatwierdzanie, uzgadnianie oraz opiniowanie z zainteresowanymi komórkami organizacyjnymi dokumentów normujących działalność operacyjną i szkoleniową organów ATS;
 - 7) udostępnianie informacji operacyjnych (danych lotniczych) w formie odpowiedniej dla personelu lotniczego;

- 8) dostarczanie do instytucji celem publikacji zgromadzonych danych i informacji lotniczych dotyczących lotnictwa SZ RP;
 - 9) prowadzenie rejestru personelu ATS;
 - 10) wydawanie uprawnień lotniczych personelowi ATC;
 - 11) egzaminowanie personelu ATC w zakresie niezbędnym do wydania, przedłużenia lub utrzymania uprawnień lotniczych;
 - 12) gromadzenie i archiwizowanie danych dotyczących zdarzeń lotniczych oraz uczestnictwo w postępowaniach wyjaśniających dotyczących przypadków nieprzestrzegania przepisów ruchu lotniczego lub spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym;
 - 13) udział w przygotowaniu, prowadzeniu, ocenie i omawianiu ćwiczeń;
 - 14) współpracę z PAŻP, ULC oraz z innymi organizacjami lotniczymi w zakresie organizacji i funkcjonowania służb ruchu lotniczego.
5. Szczegółowe zadania i obowiązki personelu SSRL SZ RP określają przepisy wewnętrzne.

2.3. Wydział ruchu lotniczego i sekcja ruchu lotniczego

1. W Siłach Zbrojnych RP funkcjonują wydziały ruchu lotniczego i sekcje ruchu lotniczego właściwe dla rodzaju SZ, których zadaniem jest sprawowanie nadzoru nad podległymi LOSRL w zakresie:
 - 1) zapewniania służb ruchu lotniczego;
 - 2) zapewniania ciągłości funkcjonowania organów ATS;
 - 3) zgłaszania propozycji i rozwiązań dotyczących funkcjonowania LOSRL;
 - 4) koordynacji współdziałania wojskowych i cywilnych organów ATS;
 - 5) udziału w systemie zarządzania bezpieczeństwem w ruchu lotniczym;
 - 6) wyposażenia technicznego gwarantującego jakość i bezpieczeństwo służb ruchu lotniczego.
2. Wydział/sekcja podlega merytorycznie Szefowi SSRL SZ RP.
3. Wydział/sekcja współpracuje z SSRL SZ RP w zakresie szkolenia personelu LOSRL oraz organizacji ćwiczeń.
4. Szczegółowe zadania i obowiązki personelu wydziału/sekcji określają przepisy wewnętrzne.

2.4. Wojskowy lotniskowy organ służb ruchu lotniczego

1. Wojskowy lotniskowy organ służb ruchu lotniczego (LOSRL) ustanawia się w celu zapewnienia bezpieczeństwa i płynności ruchu lotniczego statków powietrznych na lotniskach Sił Zbrojnych RP oraz w przydzielonej przestrzeni powietrznej.
2. Za właściwą organizację pracy LOSRL odpowiada jego szef.

3. W skład LOSRL wchodzi:
 - 1) organy ATC:
 - a) organ kontroli lotniska (TWR) – odpowiedzialny za zapewnienie służby kontroli lotniska, służby informacji powietrznej i służby alarmowej dla załóg statków powietrznych wykonujących operacje lotnicze w MCTR lub wyznaczonej części MATZ; personel operacyjny:
 - kontroler lotniska (kontroler TWR),
 - asystent kontrolera ruchu lotniczego,
 - kontroler ruchu naziemnego (kontroler GND),
 - b) organ kontroli zbliżania (APP) – odpowiedzialny za zapewnienie służby kontroli zbliżania, służby informacji powietrznej i służby alarmowej dla załóg statków powietrznych wykonujących operacje lotnicze w MTMA lub wyznaczonej części MATZ; personel operacyjny:
 - kontroler zbliżania (kontroler APP),
 - asystent kontrolera ruchu lotniczego,
 - kontroler precyzyjnego podejścia (kontroler PAR);
 - 2) biuro odpraw załóg (BOZ) – odpowiedzialne za zbieranie, przetwarzanie, dystrybucję i udostępnianie informacji lotniczych oraz zapewnienie obiegu informacji o planowanych i wykonywanych operacjach lotniczych; personel operacyjny:
 - podoficer informacji lotniczej.
4. Zadania i obowiązki personelu ATS oraz szczegółowe procedury operacyjne określają instrukcje operacyjne:
 - 1) organu kontroli lotniska (TWR);
 - 2) organu kontroli zbliżania (APP);
 - 3) biura odpraw załóg (BOZ).
5. Za opracowanie instrukcji operacyjnych organów ATC oraz BOZ, a także administrowanie nimi odpowiada szef LOSRL.
6. Czas pracy LOSRL ustala dowódca właściwego rodzaju SZ RP. Ustalony czas pracy LOSRL publikuje się w MIL AIP Polska.

2.5. Ośrodek Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego (CAPTO) WSOSP

1. Ośrodek Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego (CAPTO) WSOSP odpowiada za prowadzenie szkolenia lotniczego dla kandydatów i członków personelu ATS do uzyskania licencji oraz uprawnień do niej wpisywanych.
2. Szczegółowe warunki funkcjonowania ośrodka oraz sposoby prowadzenia szkolenia lotniczego i uzyskiwania kwalifikacji lotniczych zawarte są w instrukcji szkolenia ośrodka, instrukcji jakości ośrodka oraz programach szkolenia.

3. Dokumenty regulaminowe ośrodka opracowuje się zgodnie z wymaganiami określonymi przez właściwe władze wojskowe na zasadach opisanych w obowiązującym rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie licencji i świadectw kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego.

2.6. Rejestr personelu ATS

1. Szef SSRL SZ RP prowadzi rejestr personelu ATS, zwany dalej rejestrem, obejmujący swym zakresem personel ATC oraz personel BOZ. Na rejestr składają się:
 - 1) lista członków personelu lotniczego;
 - 2) karty osobowe członków personelu lotniczego;
 - 3) teczki osobowe członków personelu lotniczego wraz z zawartymi w nich dokumentami.
2. Do rejestru wpisuje się następujących członków personelu lotniczego:
 - 1) kontrolerów ruchu lotniczego;
 - 2) kandydatów na kontrolerów ruchu lotniczego, którzy z wynikiem pozytywnym ukończyli szkolenie wstępne i uzyskali licencję praktykanta – wojskowego kontrolera ruchu lotniczego;
 - 3) personel BOZ.
3. W karcie osobowej członka personelu lotniczego zamieszcza się następujące dane ewidencyjne:
 - 1) podstawowe dane osobowe członka personelu lotniczego:
 - a) imiona i nazwisko,
 - b) numer PESEL, datę i miejsce urodzenia,
 - c) imię ojca,
 - d) zajmowane stanowisko służbowe,
 - e) datę wstąpienia do służby wojskowej,
 - f) wykształcenie,
 - g) poziom znajomości języków obcych;
 - 2) osobisty numer członka personelu lotniczego, którym oznaczane są wszystkie wydane mu licencje i uprawnienia;
 - 3) wykaz wszystkich licencji oraz uprawnień z uwzględnieniem:
 - a) oznaczenia licencji lub posiadanych uprawnień,
 - b) daty wydania licencji lub uprawnień operacyjnych kontrolera ruchu lotniczego,
 - c) uprawnień wpisanych do licencji lub wykazu uprawnień, z oznaczeniem terminu ich ważności,
 - d) informacji dotyczących możliwości prowadzenia OTP i/lub egzaminowania personelu lotniczego,

- e) okresów zawieszenia licencji oraz uprawnień wpisanych do licencji lub wykazu uprawnień,
 - f) danych dotyczących uprawnień w zakresie biegłości językowej oraz uprawnień operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej,
 - g) danych dotyczących spełnienia wymagań zdrowotnych.
4. Teczka osobowa członka personelu lotniczego zawiera:
- 1) oświadczenie o wyrażeniu zgody na przetwarzanie przez SSRL SZ RP danych osobowych;
 - 2) dokumenty złożone w związku z ubieganiem się o wydanie licencji lub wykazu uprawnień oraz o wydanie albo wznowienie ważności uprawnień wpisywanych do tych dokumentów;
 - 3) protokoły z przeprowadzonych egzaminów teoretycznych i praktycznych na symulatorze ATC oraz na stanowisku operacyjnym, wymaganych do wydania licencji/wykazu uprawnień albo do wydania lub wznowienia ważności uprawnień wpisywanych do tych dokumentów;
 - 4) informacje dotyczące zdarzeń lotniczych z udziałem członka personelu lotniczego.
5. Dane osobowe członka personelu lotniczego zawarte w rejestrze i teczce osobowej podlegają ochronie zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych.
6. Skreślenie członka personelu lotniczego z rejestru następuje w przypadku:
- 1) cofnięcia wszystkich licencji albo uprawnień wpisanych do wykazu uprawnień;
 - 2) upływu terminu 3 lat od dnia upływu terminu ważności uprawnień wpisanych do licencji lub wykazu uprawnień;
 - 3) śmierci albo uznania za zmarłego.
7. Kartę ewidencyjną i teczkę osobową członka personelu lotniczego skreślonego z rejestru przechowuje się w rejestrze przez okres:
- 1) 3 lat następujących po roku, w którym nastąpiła jego śmierć;
 - 2) 5 lat następujących po roku, w którym decyzja o cofnięciu ostatniej licencji albo uprawnień wpisanych do wykazu uprawnień stała się ostateczna.
8. Za aktualizację danych osobowych personelu ujętych w rejestrze odpowiada szef LOSRL.
9. Szczegółowe zasady prowadzenia rejestru, dokonywania wpisów oraz wprowadzania zmian w rejestrze personelu ATS określa Szef SSRL SZ RP.

3. ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

3.1. Zarządzanie ruchem lotniczym

1. Zarządzanie ruchem lotniczym realizowane jest poprzez:
 - 1) zapewnianie odpowiednich do charakteru, natężenia i warunków ruchu lotniczego służb ruchu lotniczego;
 - 2) zarządzanie przestrzenią powietrzną;
 - 3) zarządzanie przepływem i pojemnością ruchu lotniczego.

3.2. Zapewnianie służb ruchu lotniczego

1. Służby ruchu lotniczego zapewnia się zgodnie z organizacją i klasyfikacją przestrzeni powietrznej FIR Warszawa oraz postanowieniami ujętymi w niniejszej *Instrukcji*.
2. Z zastrzeżeniem pkt 6, w strefach TSA, TRA, TSA(D), TRA(D), ALFA, TANGO, EA, strefach typu D wyznaczonych nad poligonami artyleryjskimi, morskimi i lotniczymi oraz na DOL i lądowiskach nie zapewnia się służb ruchu lotniczego.
3. Za bezpieczeństwo i dowodzenie działaniami wykonywanymi w strefach TSA, TRA, TFR, ALFA, TANGO i w TSA lub TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) odpowiada właściwe terytorialnie stanowisko dowodzenia Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, w tym organy dowodzenia i naprowadzania.
4. Ze względu na ograniczone możliwości stanowisk dowodzenia w zakresie zabezpieczenia operacji lotniczych realizowanych w MRT oraz z uwagi na szczególny charakter takich lotów – za utrzymanie parametrów lotu oraz przestrzeganie warunków bezpieczeństwa w lotach w MRT odpowiada dowódca statku powietrznego (dowódca ugrupowania).
5. Za bezpieczeństwo i dowodzenie operacjami lotniczymi w strefach EA, strefach D oraz lądowiskach i DOL odpowiada organizator lotów.
6. Zezwala się na przejęcie przez właściwy organ ATC odpowiedzialności za bezpieczeństwo operacji lotniczych wykonywanych w elementach przestrzeni powietrznej wymienionych w pkt 3. Szczegółowe zasady przejęcia odpowiedzialności za bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych pomiędzy organem ATC a odpowiedzialnym za wyżej wymienione elementy przestrzeni powietrznej określa się w porozumieniu operacyjnym (LoA).
7. Organ ATC zapewnia służby ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej wyznaczonej nad lotniskiem wojskowym jako:
 - 1) MCTR/MTMA (CTR/TMA) - zgodnie z nadaną klasą przestrzeni powietrznej;
 - 2) MATZ zgodnie z zasadami określonymi dla przestrzeni powietrznej klasy D oraz wymogami ujętymi w podrozdziale 3.5. niniejszej *Instrukcji*.

8. W uzasadnionych przypadkach zezwala się na delegację elementów przestrzeni powietrznej lub delegację służb ruchu lotniczego w MCTR/MTMA/MATZ (CTR/TMA) pomiędzy organem ATC a innym cywilnym lub wojskowym organem ATS. Szczegółowe zasady delegacji przestrzeni powietrznej lub delegacji służb ruchu lotniczego w tych przestrzeniach określa się w porozumieniach operacyjnych (LoA) pomiędzy tymi organami.
9. W celu zapewnienia służb ruchu lotniczego na lotniskach zarządzanych przez polskie komponenty za granicą tworzy się struktury organizacyjne spełniające zadania przypisane organom ATS. Szczegółowe zasady funkcjonowania tych organów określa się w instrukcjach operacyjnych organów ATC i BOZ, które podlegają zatwierdzeniu przez dowódcę Polskiego Komponentu Lotniczego za granicą. Zasady szkolenia personelu ATC oraz procedurę nadawania właściwych dla organu ATC uprawnień kontrolera ruchu lotniczego określa się w UTP organu.
10. Udział polskiego personelu ATS w zapewnianiu służb ruchu lotniczego na lotniskach zarządzanych przez inne kraje odbywa się na podstawie zawartych umów międzynarodowych.

3.3. Wykorzystywanie elastycznych elementów przestrzeni powietrznej

1. Zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej oraz procedury zamawiania, aktywacji i wykorzystywania elementów przestrzeni powietrznej opracowuje instytucja w porozumieniu z SSRL SZ RP.
2. Opracowane procedury publikuje się w MIL AIP Polska.
3. Za terminowe i zgodne z określonymi przez AMC Polska zasadami złożenie zamówienia na elementy przestrzeni powietrznej odpowiada organizator lotów.

3.4. Planowanie operacji lotniczych

1. Operacje lotnicze statków powietrznych, które nie spełniają warunków koniecznych do wykonania lotu w przestrzeni sklasyfikowanej mogą odbywać się wyłącznie po trasach MRT, TFR i w strefach TSA, TSA (D), TRA, TRA (D), EA oraz D.
2. Składanie planu lotu jest obowiązkowe na lot, który w całości lub częściowo będzie wykonywany poza elementami przestrzeni powietrznej wymienionymi w pkt 1.
3. Operacje lotnicze w MCTR i MTMA (CTR/TMA) wykonuje się na podstawie złożonego planu lotu.
4. Operacje lotnicze w MATZ i przestrzeni delegowanej organowi ATC na zasadach określonych w LoA wykonuje się na podstawie złożonego planu lotu lub zatwierdzonej przez organizatora lotów planowej tabeli lotów. W przypadku lotów na rozkaz, operacje lotnicze realizuje się na podstawie złożonego planu lotu.

5. Lot do stref TSA, TSA (D), TRA, TRA (D), EA oraz D i przelot między dowolnie wybranymi strefami TSA, TSA (D), TRA, TRA (D), EA, D oraz lot powrotny poza trasami TFR wymaga złożenia planu lotu.
6. Zasady wykonywania lotów w ramach misji *Air Policing* i przeciwdziałania zagrożeniom M-RENEGADE określają odrębne przepisy.

3.5. Operacje lotnicze w MATZ oraz elementach przestrzeni powietrznej delegowanych organom ATC

1. Loty w MATZ wykonuje się:
 - 1) po spełnieniu wymagań dotyczących planowania operacji lotniczych wymienionych w podrozdziale 3.4.;
 - 2) po uzyskaniu zezwolenia na lot od właściwego organu ATC;
 - 3) z zachowaniem ciągłej, dwustronnej łączności radiowej z właściwym organem ATC;
 - 4) jako loty IFR lub VFR według obowiązujących przepisów i ograniczeń z zastrzeżeniem pkt 2.
2. Ze względu na ograniczenia eksploatacyjne wojskowych statków powietrznych lub aspekty wynikające z realizacji programów szkolenia lotniczego dopuszcza się wykonywanie lotów z prędkościami powyżej 250 kt IAS poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL.
3. Loty w elementach przestrzeni powietrznej delegowanej organowi ATC na podstawie LoA wykonuje się zgodnie z zasadami ujętymi w pkt 1 lub według innych, opisanych w instrukcji operacyjnej organu ATC i wynikających z programów szkolenia lotniczego.
4. W celu realizacji zadań wynikających z prowadzonego szkolenia lotniczego, w granicach MATZ i/lub przestrzeni powietrznej delegowanej organowi ATC można wyznaczyć strefy pilotażu. Granice pionowe i poziome stref pilotażu publikuje się w instrukcji operacyjnej lotniska wojskowego. Warunki ich wykorzystania opisuje się w INOP organu ATC.

4. ZDARZENIA W RUCHU LOTNICZYM

4.1. Przepisy ogólne

1. W celu oceny poziomu bezpieczeństwa w zarządzaniu ruchem lotniczym w lotnictwie SZ RP oraz podejmowania działań profilaktycznych zwiększających bezpieczeństwo stosuje się system zgłaszania zdarzeń w ruchu lotniczym.
2. System zgłaszania zdarzeń w ruchu lotniczym składa się ze zgłoszeń zdarzeń w systemie obowiązkowym i dobrowolnym.
3. Niezgłoszenie przez personel ATS zaistniałego zdarzenia w ruchu lotniczym, które podlega obowiązkowemu zgłoszeniu skutkuje odsunięciem od wykonywania czynności operacyjnych.

4.2. Zgłoszenia obowiązkowe

1. Personel organów ATS zobowiązany jest do zgłaszania wszystkich niżej wymienionych okoliczności mających lub mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo w ruchu lotniczym.
2. Kategorie zdarzeń lotniczych związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym podlegające obowiązkowemu zgłoszeniu to:
 - 1) zdarzenia zakwalifikowane jako wypadek lotniczy:
 - a) *Mid Air Collision* – zderzenie w powietrzu,
 - b) *Controlled Flight Into Terrain (CFIT)* – zderzenie z powierzchnią ziemi w locie sterowanym,
 - c) kolizja pomiędzy statkami powietrznymi na ziemi,
 - d) kolizja pomiędzy statkiem powietrznym na ziemi a pojazdem/osobą lub przeszkodami,
 - e) inne wypadki, w tym utrata sterowania w powietrzu z powodu występowania VORTEX'u lub zjawisk meteorologicznych,
 - f) katastrofa lotnicza;
 - 2) zdarzenia bliskiej kolizji, gdy jeden statek powietrzny oraz inny statek powietrzny lub ziemia, pojazd, osoba albo obiekt są odbierane jako znajdujące się zbyt blisko siebie:
 - a) naruszenie minimalnej separacji,
 - b) nieomal zderzenie z ziemią w locie sterowanym (*near CFIT*),
 - c) wtargnięcie na drogę startową skutkujące podjęciem działań dla uniknięcia skutków zdarzenia;
 - 3) potencjalna kolizja obejmująca sytuacje, które prowadzą do wypadku lub kolizji, jeśli w pobliżu znajduje się inny statek powietrzny:
 - a) wtargnięcie na drogę startową, kiedy podejmowanie działania w celu uniknięcia skutków tego zdarzenia nie było konieczne,

- b) wypadnięcie z drogi startowej,
 - c) odchylenie od zezwolenia wydanego przez organ kontroli ruchu lotniczego;
 - 4) naruszenie przepisów ruchu lotniczego przez załogę statku powietrznego:
 - a) naruszenie opublikowanych procedur lotu,
 - b) wlot w przestrzeń powietrzną bez wymaganego zezwolenia ATC lub niestosowanie się do zezwoleń ATC,
 - c) odstępianie od procedur wymaganych przez ATM w zakresie wyposażenia statku powietrznego i postępowania załogi,
 - d) odstępstwo statku powietrznego od stosownych przepisów ruchu lotniczego;
 - 5) zdarzenia specyficzne dla ATM obejmujące sytuacje mające wpływ na zapewnienie przez służby ATM właściwego poziomu bezpieczeństwa statku powietrznego, włączając sytuacje, w wyniku których brak zagrożenia bezpieczeństwa operacji statku powietrznego wynikał tylko z:
 - a) niemożności zapewnienia służb ATM, ATS, ASM lub ATFCM,
 - b) uszkodzenia funkcji komunikacyjnych,
 - c) uszkodzenia funkcji nadzoru,
 - d) uszkodzenia funkcji przetwarzania i dystrybucji danych,
 - e) uszkodzenia funkcji nawigacyjnych,
 - f) naruszenia zabezpieczeń systemu ATM.
 - 6) dostarczanie nieprawidłowych, nieodpowiednich lub mylnych informacji przez jakikolwiek organ naziemny, w tym organy ATS, służbę automatycznej informacji lotniskowej (ATIS), służby meteorologiczne, nawigacyjne, bazy danych, mapy, arkusze, podręczniki:
 - a) wydanie zezwolenia na wykonanie lotu na wysokości nad terenem mniejszej niż dopuszczalna,
 - b) dostarczenie nieprawidłowych danych dotyczących ciśnienia atmosferycznego (dotyczy ustawień wysokościomierza),
 - c) nieprawidłowe nadawanie, odbiór lub interpretacja ważnych komunikatów, jeżeli może to prowadzić do sytuacji niebezpiecznych,
 - d) niezgodna z prawem transmisja radiokomunikacyjna,
 - e) uszkodzenie naziemnych lub satelitarnych instalacji lotniczego systemu nawigacyjnego;
 - 7) nakłanianie personelu ATS do działań niezgodnych z obowiązującymi przepisami lotniczymi i procedurami operacyjnymi.
3. Zgłoszenie, o którym mowa w pkt 2, składa się niezwłocznie do szefa LOSRL w formie pisemnej:
- 1) „Zgłoszenia o nieprawidłowości w ruchu lotniczym” (*Air Traffic Incident Report ATIR*) – załącznik 1;
 - 2) „Zgłoszenia wtargnięcia na drogę startową” (*Runway Incursion*) – załącznik 2;

- 3) „Zgłoszenia zdarzenia ATM/CNS” – załącznik 3.
4. Szef LOSRL po otrzymaniu zgłoszenia, o którym mowa w pkt 2, przesyła odpowiedni formularz do:
 - 1) Szefa Inspektoratu MON ds. BL;
 - 2) Szefa SSRL SZ RP;
 - 3) szefa BL właściwego RSZ;
 - 4) inspektora BL jednostki wojskowej.
5. Przewodniczący Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWLLP) dokonuje kwalifikacji zgłoszonego zdarzenia, o którym mowa w pkt 2, jako zdarzenia lotniczego.
6. W przypadku niezakwalifikowania zdarzenia jako zdarzenia lotniczego – Przewodniczący KBWLLP informuje o tym Szefa SSRL SZRP.
7. Szef SSRL SZ RP podejmuje dalsze działania zgodnie z posiadanymi kompetencjami.
8. Zdarzenia niezakwalifikowane jako zdarzenia w ruchu lotniczym Szef SSRL SZ RP przesyła do rozpatrzenia przez dowódcę jednostki wojskowej właściwej dla zgłaszającego.

4.3. Zgłoszenia dobrowolne

1. Personel organów ATS uczestniczy w dobrowolnym zgłaszaniu wszystkich okoliczności i zdarzeń, w które był zaangażowany lub których był świadkiem i uznał je za potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.
2. Do dobrowolnego systemu zgłaszania zaistniałych zdarzeń lotniczych należy „Zgłoszenie zdarzenia ATM/CNS” – załącznik 3.
3. Szef LOSRL organizuje właściwy, zapewniający anonimowość i poufność system zbierania zgłoszeń dobrowolnych.
4. Szef LOSRL przeprowadza analizę zgłoszeń i przekazuje je Szefowi SSRL SZ RP oraz inspektorowi BL jednostki wojskowej.
5. Personel latający SZ RP zgłasza zdarzenia w ruchu lotniczym na zasadach określonych w odrębnych przepisach.

5. ORGANY KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO

5.1. Podległość służbowa i merytoryczna

1. Organy kontroli ruchu lotniczego (ATC) wchodzi w skład wojskowego lotniskowego organu służb ruchu lotniczego (LOSRL).
2. W zależności od zadań realizowanych przez jednostkę wojskową wyznacza się następujące organy ATC:
 - 1) organ kontroli lotniska (TWR);
 - 2) organ kontroli zbliżania (APP).
3. LOSRL podlega dowódcy jednostki wojskowej.
4. Za właściwą organizację pracy LOSRL odpowiada jego szef.
5. Nadzór nad jakością zapewnianych ATS przez organy ATC pełni Szef SSRL SZ RP.
6. Pomiędzy organami ATC nie występuje podległość służbowa, a zasady współpracy operacyjnej są zgodne z Doc 4444 Rozdział 10 *Koordinacja* i zawarte są w INOP danego organu ATC.
7. Personel wykonujący czynności lotnicze na stanowisku operacyjnym ma obowiązek stosowania się zarówno do instrukcji operacyjnej organu ATC, jak również do zarządzeń i wytycznych dotyczących pracy operacyjnej wydawanych przez Szefa SSRL SZ RP.

5.2. Przestrzeń odpowiedzialności

1. Organy ATC zapewniają służby ruchu lotniczego w przestrzeniach wyznaczonych jako:
 - 1) organ kontroli lotniska (TWR):
 - a) CTR/MCTR w określonych granicach pionowych i poziomych lub
 - b) MATZ lub jego wyznaczona część w określonych granicach pionowych i poziomych;
 - 2) organ kontroli zbliżania (APP):
 - a) TMA/MTMA w określonych granicach pionowych i poziomych lub
 - b) wyznaczona część MATZ w określonych granicach pionowych i poziomych.
2. Delegacja zapewnianych służb ruchu lotniczego pomiędzy organami TWR i APP następuje na warunkach określonych podczas bezpośredniej koordynacji pomiędzy tymi organami. Szczegółowe zasady delegacji służb ruchu lotniczego określa się w INOP organu ATC.
3. Organ ATC zapewnia w przydzielonej przestrzeni odpowiedzialności służbę kontroli ruchu lotniczego, służbę informacji powietrznej oraz służbę alarmową z zastrzeżeniem, że:
 - 1) w MCTR/MTMA służby te będą zapewniane zgodnie z klasyfikacją przestrzeni powietrznej;

- 2) w MATZ, wyznaczonej części MATZ oraz przestrzeniach powietrznych delegowanymi organom ATC na podstawie LoA z zastrzeżeniem pkt 3 rozdziału 3.5 niniejszej *Instrukcji*:
 - a) lotom IFR:
 - zapewnia się separację od innych lotów IFR,
 - zapewnia się informację o ruchu VFR oraz na żądanie – radę dla uniknięcia kolizji,
 - organ APP zapewnia radarową służbę kontroli ruchu lotniczego wyłącznie statkom powietrznym znajdującym się na lub powyżej MVA określonej w INOP APP,
 - b) lotom VFR:
 - zapewnia się informację o ruchu IFR/VFR oraz na żądanie – radę dla uniknięcia kolizji,
 - radarową służbę informacji powietrznej zapewnia się przez organ APP wyłącznie zidentyfikowanym statkom powietrznym.

5.3. Ogólne zasady pracy na stanowiskach operacyjnych

1. Organy ATC prowadzą działalność w oddzielnych pomieszczeniach operacyjnych.
2. Czynności kontrolera ruchu lotniczego na stanowiskach operacyjnych w organie ATC wykonywane są wyłącznie przez personel ATC posiadający aktualne uprawnienia w zakresie sprawowania ATS w określonej przestrzeni powietrznej.
3. W trakcie wykonywania obowiązków na stanowisku operacyjnym organu ATC, kontroler ruchu lotniczego jest jedyną kompetentną osobą odpowiedzialną za zapewnienie właściwych ATS w przydzielonej przestrzeni odpowiedzialności. W tym czasie nie może podlegać żadnej bezpośredniej i/lub pośredniej presji, wymuszeniom lub naciskom osób trzecich ani innym działaniom, sprzecznym z obowiązującymi przepisami ruchu lotniczego i/lub mogącym mieć wpływ na zmniejszenie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.
4. Kontroler ruchu lotniczego wykonujący obowiązki na stanowisku operacyjnym upoważniony jest do odmowy podjęcia działania, do którego był nakłaniany, wszystkim osobom niezależnie od stopnia wojskowego oraz statusu. Każde takie zdarzenie podlega obowiązkowemu zgłoszeniu w formie „Zgłoszenia zdarzenia ATM/CNS” (załącznik 3).
5. Do pracy w organie ATC w charakterze kontrolera ruchu lotniczego wyznacza się personel rozkazem dziennym dowódcy jednostki wojskowej z zastrzeżeniem, że wyznaczona osoba posiada:
 - 1) ważne uprawnienia operacyjne kontrolera ruchu lotniczego w danym organie ATC;
 - 2) ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie;

- 3) kompetencje do wykonywania czynności operacyjnych kontrolera ruchu lotniczego wynikające z posiadanych uprawnień (zgodnie z rozdziałem 9).
6. Szczegółowy zakres obowiązków personelu organu ATC określa INOP organu ATC.
7. W czasie pracy na stanowiskach operacyjnych organów ATC zabrania się wykonywania czynności niezwiązanych bezpośrednio z zapewnianiem służb ruchu lotniczego.
8. Zarówno członek personelu ATC, jak również kandydat odbywający szkolenie w celu uzyskania uprawnień lotniczych zobowiązany jest powstrzymać się od wykonywania czynności lotniczych w przypadku, gdy:
 - 1) odczuwa dolegliwość fizyczną lub psychiczną, która utrudnia mu wykonywanie tych czynności w sposób bezpieczny;
 - 2) znajduje się pod wpływem środków psychoaktywnych.
9. Czas pracy operacyjnej personelu ATC:
 - 1) maksymalny czas pracy operacyjnej kontrolerów ruchu lotniczego związanej z bezpośrednim świadczeniem służb ruchu lotniczego określa dowódca jednostki wojskowej, w którego kompetencji leży organ ATC z uwzględnieniem:
 - a) przewidywanego natężenia ruchu lotniczego,
 - b) stopnia skomplikowania sytuacji ruchowej,
 - c) stanu etatowego LOSRL,
 - d) ustalonego czasu pracy LOSRL,
 - e) maksymalnych czasów pracy oraz minimalnych przerw w pracy operacyjnej wyszczególnionych w załączniku 4;
 - 2) przez czas pracy operacyjnej rozumie się:
 - a) pracę na stanowisku operacyjnym organu ATC,
 - b) czynności pomocnicze i przygotowawcze do wykonywania czynności na stanowisku operacyjnym,
 - c) czas odprawy przed rozpoczęciem pracy zmiany dziennej lub nocnej,
 - d) przejmowanie i przekazywanie stanowiska operacyjnego,
 - e) prowadzenie i nadzorowanie szkolenia praktycznego oraz egzaminowanie personelu ATC;
 - 3) opracowane zasady dotyczące czasu pracy operacyjnej obowiązują również personel odbywający szkolenie na stanowiskach operacyjnych organu ATC;
 - 4) zalecany schemat systemu pracy kontrolerów ruchu lotniczego w zależności od natężenia ruchu lotniczego zawiera załącznik 4;
 - 5) szczegółowy rozkład czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego publikuje się w INOP organów ATC.
10. Stosowanie frazeologii lotniczej:
 - 1) personel organów ATC stosuje procedury łączności lotniczej zgodnie z Załącznikiem 10 –*Łączność lotnicza*, Tom II *Procedury Telekomunikacyjne* do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;

- 2) personel organów ATC stosuje zwroty frazeologiczne zgodnie z Doc 4444 Rozdział 12 *Frazeologie* oraz z *Podręcznikiem radiotelefonicznej frazeologii lotniczej* – Doc 9432;
 - 3) zezwala się na stosowanie innych zwrotów frazeologicznych niż zawarte w Doc 4444 Rozdział 12 oraz w Doc 9432 – pod warunkiem opisanie zasad ich stosowania w INOP organu ATC.
11. Czas w organach służb ruchu lotniczego
- 1) organy ATC stosują uniwersalny czas skoordynowany (UTC);
 - 2) zegary na stanowiskach operacyjnych wskazują czas w godzinach, minutach i sekundach, zapewniając dokładność wskazań ± 30 sekund do UTC oraz ± 1 sekunda w przypadku wykorzystywania linii przesyłania danych;
 - 3) czas przekazywany załodze statku powietrznego podaje się z dokładnością do najbliższej minuty.

5.4. Obowiązki personelu ATC na stanowiskach operacyjnych

1. Obowiązki kontrolera TWR, kontrolera APP oraz kontrolera PAR określa rozdział 5.5. oraz 5.6. niniejszej *Instrukcji*.
2. Instruktor szkolenia operacyjnego (OJTI):
 - 1) instruktor szkolenia operacyjnego (OJTI) odpowiada za nadzór nad bieżącą pracą i szkoleniem kandydata odbywającego szkolenie zasadnicze; do jego obowiązków należy:
 - a) prowadzenie szkoleń specjalistycznych i uzupełniających w zakresie wiedzy teoretycznej,
 - b) nadzór nad praktyką kandydata na stanowisku operacyjnym,
 - c) ocena umiejętności kandydata,
 - d) prowadzenie dokumentacji szkoleniowej;
 - 2) szczegółowe zadania instruktora szkolenia operacyjnego określa plan szkolenia w jednostce (UTP);
 - 3) instruktor nadzorujący praktykę na stanowisku operacyjnym ponosi odpowiedzialność za zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego w określonej przestrzeni powietrznej zgodnie z obowiązującymi przepisami.
3. Asystent kontrolera ruchu lotniczego (akrl):
 - 1) asystent kontrolera ruchu lotniczego współpracuje z kontrolerem ruchu lotniczego (TWR, APP lub PAR), wykonując czynności pomocnicze na rzecz sprawowanych służb ruchu lotniczego;
 - 2) na stanowisko asystenta kontrolera ruchu lotniczego może zostać wyznaczona osoba będąca:
 - a) kontrolerem ruchu lotniczego,

- b) kandydatem na kontrolera ruchu lotniczego odbywającym praktykę na stanowisku operacyjnym,
 - c) inną niż wymienione, posiadającą wymagane kwalifikacje do pracy na stanowisku asystenta kontrolera ruchu lotniczego;
- 3) do obowiązków asystenta kontrolera ruchu lotniczego należy:
- a) znajomość lokalnych procedur operacyjnych,
 - b) bieżąca koordynacja z właściwymi cywilnymi i wojskowymi organami ATS,
 - c) prowadzenie dokumentacji obowiązującej na stanowisku operacyjnym,
 - d) na wniosek kontrolera ruchu lotniczego – wykonywanie innych niż wyżej wymienione czynności związanych bezpośrednio z pracą operacyjną.
4. Instruktor szkolenia symulatorowego (OSTI):
- 1) szczegółowe obowiązki instruktora szkolenia symulatorowego określa instrukcja szkolenia ośrodka szkolenia lotniczego.
5. Szef zmiany TWR/APP (*TWR/APP Watch Supervisor*):
- 1) szczegółowe obowiązki szefa zmiany TWR/APP określa instrukcja operacyjna organu ATC.

5.5. Służba kontroli lotniska (TWR)

1. Służba kontroli lotniska zapewniana jest na polu manewrowym lotniska oraz w przydzielonej przestrzeni odpowiedzialności przez organ kontroli lotniska (TWR).
2. Organ kontroli lotniska udziela statkom powietrznym znajdującym się pod jego kontrolą zezwoleń, instrukcji i informacji w celu osiągnięcia i utrzymania bezpiecznego, uporządkowanego i sprawnego przepływu ruchu lotniczego oraz zapobiegania kolizjom między:
 - 1) statkami powietrznymi wykonującymi operacje lotnicze w przestrzeni powietrznej organu kontroli lotniska, włącznie z lotami w kręgach nadlotniskowych;
 - 2) statkami powietrznymi poruszającymi się na polu manewrowym;
 - 3) lądującymi i startującymi statkami powietrznymi;
 - 4) statkami powietrznymi a pojazdami na polu manewrowym;
 - 5) statkami powietrznymi na polu manewrowym a przeszkodami znajdującymi się na tym polu.
3. W organie kontroli lotniska (TWR), w zależności od potrzeb ustanawia się następujące stanowiska operacyjne:
 - 1) stanowisko operacyjne kontrolera lotniska (kontroler TWR);
 - 2) stanowisko operacyjne kontrolera ruchu naziemnego (kontroler GND);
 - 3) stanowisko asystenta kontrolera ruchu lotniczego (akrl);
 - 4) stanowisko operacyjne szefa zmiany TWR (*TWR Watch Supervisor*) – uruchamiane dodatkowo ze względów operacyjnych.

4. Zezwala się na łączenie funkcji kontrolera ruchu lotniczego i asystenta kontrolera ruchu lotniczego. Kontroler ruchu lotniczego pełni wówczas dodatkowo funkcje przypisane akrl.
5. Obowiązki personelu ATC na stanowiskach operacyjnych:
 - 1) kontroler lotniska (kontroler TWR):
 - a) kontroler TWR odpowiada za zapewnienie służby kontroli ruchu lotniczego, służby informacji powietrznej oraz służby alarmowej w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych znajdujących się w jego strefie odpowiedzialności zgodnie z posiadanymi uprawnieniami,
 - b) do zadań kontrolera TWR należy:
 - zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do ruchu lotniskowego (służba kontroli lotniska),
 - zapewnianie służby informacji powietrznej poprzez udzielanie wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania operacji lotniczych,
 - zapewnianie służby alarmowej poprzez zawiadamianie o statkach powietrznych potrzebujących pomocy organu odpowiedzialnego za uruchomienie systemu ratownictwa lotniczego i współdziałanie z tym organem w razie potrzeby,
 - znajomość lokalnych procedur operacyjnych,
 - bieżąca koordynacja z cywilnymi i wojskowymi organami ATS,
 - współpraca z właściwymi organami OP RP w zakresie wymiany informacji o ruchu lotniczym oraz realizacji procedur *Air Policing* systemu OP i przeciwdziałania zagrożeniom M-RENEGADE,
 - prowadzenie dokumentacji obowiązującej na stanowisku operacyjnym,
 - raportowanie zdarzeń w ruchu lotniczym;
 - 2) kontroler ruchu naziemnego (GND):
 - a) kontroler GND podczas pracy na stanowisku operacyjnym podlega bezpośrednio kontrolerowi TWR,
 - b) kontroler GND odpowiada za kontrolę ruchu statków powietrznych, pojazdów oraz pieszych poruszających się po polu manewrowym lotniska z wyłączeniem drogi startowej (RWY),
 - c) do zadań kontrolera GND należy:
 - zapewnianie uporządkowanego, bezkolizyjnego i sprawnego przepływu ruchu statków powietrznych i pojazdów na polu manewrowym lotniska,
 - zapewnianie służby informacji powietrznej poprzez udzielanie wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania operacji lotniczych,

- zapewnianie służby alarmowej poprzez zawiadamianie o statkach powietrznych potrzebujących pomocy organu odpowiedzialnego za uruchomienie systemu ratownictwa lotniczego i współdziałanie z tym organem w razie potrzeby,
 - znajomość lokalnych procedur operacyjnych,
 - bieżąca koordynacja z cywilnymi i wojskowymi organami ATS,
 - prowadzenie dokumentacji obowiązującej na stanowisku operacyjnym,
 - raportowanie zdarzeń w ruchu lotniczym.
6. Służba kontroli lotniska sprawowana jest zgodnie z przepisami zawartymi w Doc 4444 Rozdział 7 *Procedury dla służby kontroli lotniska*. Dodatkowe procedury i przepisy wynikające z charakteru i specyfiki lotnictwa wojskowego publikuje się w INOP TWR i MIL AIP Polska.
7. W sytuacjach gdy uprawnienia kontrolera TWR nie obejmują kontroli z wykorzystaniem radaru, radar dozoru stosuje się w służbie kontroli lotniska wyłącznie w celu spełnienia następujących funkcji:
- 1) monitorowania pozycji statków powietrznych w pobliżu lotniska i na podejściu końcowym;
 - 2) informowania o obserwowanym innym ruchu znajdującym się na kursie kolidującym z torem lotu zidentyfikowanego statku powietrznego oraz sugestii lub rad dotyczących omijania;
 - 3) informowania o miejscu występowania zjawisk atmosferycznych;
 - 4) przekazywania informacji istotnych dla załogi statku powietrznego w prowadzeniu nawigacji.

5.6. Służba kontroli zbliżania (APP)

1. Służba kontroli zbliżania zapewniana jest w przydzielonej przestrzeni odpowiedzialności przez organ kontroli zbliżania (APP) z uwzględnieniem:
 - 1) sprawowania służby z użyciem radaru – radarowa służba kontroli zbliżania;
 - 2) sprawowania służby bez użycia radaru – proceduralna służba kontroli zbliżania.
2. Organ kontroli zbliżania odpowiada za zapewnienie służb kontroli ruchu lotniczego dla lotów kontrolowanych statków powietrznych przylatujących lub odlatujących z jednego lub więcej lotnisk znajdujących się w przestrzeni odpowiedzialności.
3. Służba kontroli zbliżania jest zapewniana przez jedno lub kilka stanowisk operacyjnych w zależności od natężenia ruchu lotniczego.
4. W organie kontroli zbliżania (APP), w zależności od potrzeb ustanawia się następujące stanowiska operacyjne:
 - 1) stanowisko operacyjne kontrolera zbliżania (kontroler APP);

- 2) stanowisko operacyjne kontrolera radarowego podejścia precyzyjnego (kontroler PAR);
- 3) stanowisko asystenta kontrolera ruchu lotniczego (akrl);
- 4) stanowisko operacyjne szefa zmiany APP (*APP Watch Supervisor*) – uruchamiane dodatkowo ze względów operacyjnych.
5. Zasady pracy organu kontroli zbliżania z wykorzystaniem kilku stanowisk operacyjnych jednocześnie określa się w INOP organu kontroli zbliżania.
6. Zezwala się na łączenie funkcji kontrolera ruchu lotniczego i asystenta kontrolera ruchu lotniczego. Kontroler ruchu lotniczego pełni wówczas dodatkowe funkcje przypisane akrl.
7. Obowiązki personelu ATC na stanowiskach operacyjnych:
 - 1) kontroler zbliżania (kontroler APP):
 - a) kontroler APP odpowiada za zapewnienie służby kontroli ruchu lotniczego, służby informacji powietrznej i służby alarmowej w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych znajdujących się w jego przestrzeni odpowiedzialności zgodnie z posiadanymi uprawnieniami,
 - b) do obowiązków kontrolera APP należy:
 - zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do części lotów kontrolowanych związanych z przylotem i odlotem (służba kontroli zbliżania),
 - zapewnianie służby informacji powietrznej poprzez udzielanie wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania operacji lotniczych,
 - zapewnianie służby alarmowej poprzez zawiadamianie o statkach powietrznych potrzebujących pomocy organu odpowiedzialnego za uruchomienie systemu ratownictwa lotniczego i współdziałanie z tym organem w razie potrzeby,
 - znajomość lokalnych procedur operacyjnych,
 - bieżąca koordynacja z cywilnymi i wojskowymi organami ATS,
 - współpraca z właściwymi organami OP RP w zakresie wymiany informacji o ruchu lotniczym oraz realizacji procedur *Air Policing* systemu OP i przeciwdziałania zagrożeniom M-RENEGADE,
 - prowadzenie dokumentacji obowiązującej na stanowisku operacyjnym,
 - raportowanie zdarzeń w ruchu lotniczym;
 - 2) kontroler radarowego podejścia precyzyjnego (kontroler PAR):
 - a) kontroler PAR odpowiada za kontrolę lotu statku powietrznego wykonującego podejście do lądowania z wykorzystaniem radaru precyzyjnego podejścia,
 - b) do obowiązków kontrolera PAR należy:

- kontrola lotu statku powietrznego wykonującego końcowe podejście do lądowania według wskazań radaru precyzyjnego podejścia oraz przekazywanie załogom statków powietrznych informacji o ich pozycji w stosunku do linii drogi podejścia końcowego oraz ścieżki zniżania od chwili rozpoczęcia podejścia do nawiązania przez załogę kontaktu wzrokowego ze środowiskiem drogi startowej lub osiągnięcia przez statek powietrzny bezwzględnej/względnej wysokości decyzji (DA/DH), nie niższej jednak od wysokości określonej w procedurze podejścia do lądowania jako OCA/OCH,
 - znajomość lokalnych procedur operacyjnych,
 - bieżąca koordynacja z cywilnymi i wojskowymi organami ATS,
 - znajomość aktualnych warunków atmosferycznych w sektorze podejścia końcowego i przekazywanie ich załogom statków powietrznych,
 - na żądanie załogi przekazywanie instrukcji odlotu po nieudanym podejściu lub każdorazowo w przypadku jej zmiany w stosunku do opublikowanej w karcie podejścia,
 - prowadzenie dokumentacji obowiązującej na stanowisku operacyjnym,
 - raportowanie zdarzeń w ruchu lotniczym.
8. Zapewnienie radarowej służby kontroli zbliżania uwarunkowane jest posiadaniem systemów radarowych spełniających wymagania zawarte w Załączniku 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym – *Łączność lotnicza, Tom IV Systemy dozoru i unikania kolizji* oraz w Doc 9426 *Podręcznik planowania służb ruchu lotniczego*.
 9. Dopuszcza się stosowanie systemów radarowych niespełniających wymagań ujętych w pkt 8 po zaakceptowaniu poziomu ryzyka wynikającego z przeprowadzonej analizy i oceny bezpieczeństwa.
 10. Radarowa służba kontroli zbliżania sprawowana jest zgodnie z przepisami zawartymi w Doc 4444 Rozdział 8 *Służby dozoru ATS*. Dodatkowe procedury i przepisy wynikające z charakteru i specyfiki lotnictwa wojskowego publikuje się w INOP APP i MIL AIP Polska.
 11. Proceduralna służba kontroli zbliżania sprawowana jest zgodnie z obowiązującymi przepisami zawartymi w Doc 4444 Rozdział 5 *Minima i metody separacji*. Dodatkowe procedury i przepisy wynikające z charakteru i specyfiki lotnictwa wojskowego publikuje się w INOP APP i MIL AIP Polska.
 12. Proceduralna służba kontroli zbliżania może być sprawowana przez organ kontroli lotniska (TWR) pod warunkiem posiadania przez personel ATC odpowiednich dla sprawowanej służby uprawnień lotniczych.

13. Służba kontroli zbliżania z kontrolą podejścia z wykorzystaniem radaru PAR pełniona jest przez kontrolerów ruchu lotniczego posiadających ważne uprawnienie uzupełniające w zakresie sprawowania tej służby.
14. Wektorowanie radarowe z użyciem radaru PAR uwarunkowane jest posiadaniem systemów radarowych spełniających wymagania wymienione w Załączniku 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym – *Łączność lotnicza*, tom I – *Pomoce radionawigacyjne* oraz w Doc 9426 *Podręcznik planowania służb ruchu lotniczego*.
15. Dopuszcza się stosowanie systemów radarowych niespełniających wymagań ujętych w pkt 14 po zaakceptowaniu poziomu ryzyka wynikającego z przeprowadzonej analizy i oceny bezpieczeństwa.
16. Radarowa służba kontroli zbliżania z użyciem PAR sprawowana jest zgodnie z przepisami zawartymi w Doc 4444 Rozdział 8 *Służby dozorowania ATS* pkt 8.9.7.2. Szczegółowe procedury i techniki operacyjne związane z wykorzystaniem PAR określa się w INOP APP.

5.7. Procedury w przypadku zagrożenia

1. Personel organów ATC zobowiązany jest stosować procedury zawarte w Doc 4444 Rozdział 15 *Procedury dotyczące zagrożeń, utraty łączności i nieprzewidzianych sytuacji* w zakresie ich dotyczącym wraz z uwzględnieniem zapisów zawartych w obowiązującym *Regulaminie lotów lotnictwa Sił Zbrojnych RP*.
2. Procedury postępowania w przypadku wystąpienia sytuacji szczególnych i niebezpiecznych publikuje się w INOP organu ATC.

5.8. Służba alarmowa i służba informacji powietrznej

1. Służba alarmowa jest zapewniana:
 - 1) wszystkim statkom powietrznym, którym zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego;
 - 2) statkom powietrznym, które złożyły plan lotu lub o których organy ATS zostały zawiadomione oraz
 - 3) statkom powietrznym, o których wiadomo lub przypuszcza się, że są obiektem aktu bezprawnej ingerencji.
2. Służba alarmowa i służba informacji powietrznej zapewniana jest zgodnie z przepisami zawartymi w Doc 4444 Rozdział 9 *Służba informacji powietrznej i służba alarmowa*.

5.9. Minima i metody separacji

1. Nie udziela się zezwolenia na wykonywanie manewru, który zmniejszyłby odległość pomiędzy dwoma statkami powietrznymi poniżej obowiązującego minimum separacji.

2. Gdy rodzaj separacji lub minimum użyte do separowania dwóch statków powietrznych nie może być zachowane, ustala się inny rodzaj separacji albo inne minimum, zanim uprzednio stosowana separacja zostanie naruszona.
3. Minima i metody separacji stosowane w CTR/MCTR, TMA/MTMA oraz w delegowanych organom ATC elementach przestrzeni powietrznej, dla których określono klasę przestrzeni powietrznej są właściwe dla przydzielonej klasy przestrzeni powietrznej.
4. Minima i metody separacji stosowane w MATZ oraz w delegowanych organom ATC niesklasyfikowanych elementach przestrzeni powietrznej są właściwe dla przestrzeni powietrznej klasy D:
 - 1) lotom IFR zapewnia się separację od innych lotów IFR i informację o ruchu VFR oraz na żądanie – radę dla uniknięcia kolizji;
 - 2) lotom specjalnym VFR zapewnia się separację od innych lotów IFR i specjalnych VFR;
 - 3) lotom VFR zapewnia się informację o ruchu IFR/VFR oraz na żądanie – radę dla uniknięcia kolizji.
5. Separacje w służbie kontroli lotniska stosuje się zgodnie z przepisami zawartymi w Doc 4444 Rozdział 5 *Minima i metody separacji*, Rozdział 6 *Separacja w pobliżu lotnisk* oraz Rozdział 7 *Procedury dla służby kontroli lotniska*.
6. Separacje w radarowej służbie kontroli zbliżania stosuje się zgodnie z przepisami zawartymi w Doc 4444 Rozdział 5 *Minima i metody separacji* oraz Rozdział 8 *Służby dozoru ATS*.
7. Separacje w proceduralnej służbie kontroli zbliżania stosuje się zgodnie z przepisami zawartymi w Doc 4444 Rozdział 5 *Minima i metody separacji*.
8. Separacje większe niż określone minima stosuje się w sytuacjach, gdy wyjątkowe okoliczności, takie jak bezprawna ingerencja lub trudności nawigacyjne wymagają szczególnej ostrożności. Czyni się to z uwzględnieniem wszystkich możliwych czynników – w celu uniknięcia utrudnień w przepływie ruchu lotniczego przez stosowanie nadmiernych separacji.
9. Dopuszcza się stosowanie innych niż określone minima separacji wynikających z:
 - 1) uwarunkowań geograficznych danej przestrzeni powietrznej;
 - 2) charakterystyki statków powietrznych;
 - 3) programów szkolenia lotniczego;
 - 4) porozumień z jednostkami lotniczymi;
 - 5) porozumień z innymi organami ATC.
10. Stosowanie zmniejszonych minimów separacji dopuszcza się na podstawie zaakceptowania poziomu ryzyka i prawdopodobieństwa wystąpienia zdarzenia związanego z ryzykiem wykazanego w przeprowadzonej analizie i ocenie bezpieczeństwa oraz właściwej publikacji w INOP organu ATC i MIL AIP Polska.
11. Organ ATC odmawia zastosowania zmniejszonych minimów separacji w przypadku

stwierdzenia, że ich zastosowanie ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu lotniczego.

6. BIURO ODPRAW ZAŁÓG

1. Do podstawowych zadań BOZ należy zbieranie, przetwarzanie, dystrybucja i udostępnianie informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej.
2. Za właściwą organizację pracy BOZ odpowiedzialny jest szef BOZ.
3. Szef BOZ podlega szefowi LOSRL.
4. Stanowiskiem operacyjnym biura odpraw załóg (BOZ) jest stanowisko podoficera informacji lotniczej.
5. Na stanowisku operacyjnym podoficera informacji lotniczej pracować mogą wyłącznie osoby posiadające uprawnienie specjalisty AIS nadane przez dowódcę jednostki wojskowej.
6. Do obowiązków podoficera informacji lotniczej należy:
 - 1) współpraca z AMC Polska oraz użytkownikami przestrzeni powietrznej w zakresie wymiany informacji dotyczących zamawiania, aktywacji oraz zwalniania elementów przestrzeni powietrznej;
 - 2) przyjmowanie i dystrybucja planów lotów;
 - 3) przyjmowanie i dystrybucja depech ruchu lotniczego;
 - 4) publikacja informacji lotniczych;
 - 5) udostępnianie załogom statków powietrznych dostępnych informacji lotniczych – w tym biuletynów informacji trasowej (PIB) dla lotów VFR i IFR;
 - 6) umożliwianie załogom statków powietrznych kontaktu z organami służb ruchu lotniczego oraz IFPS;
 - 7) przyjmowanie od załóg statków powietrznych oraz osób upoważnionych meldunków specjalnych: PFR, ATIR oraz przekazywanie tych meldunków zgodnie z ustaloną procedurą;
 - 8) bieżąca aktualizacja posiadanych dokumentów;
 - 9) nadzorowanie poprawności publikowanych informacji lotniczych.
7. Szczegółowe procedury operacyjne BOZ publikuje się w INOP BOZ.
8. Zasady dystrybucji oraz format stosowanych depech służb ruchu lotniczego są zgodne z wymaganiami ujętymi w Doc 4444 Rozdział 11 *Depesze służb ruchu lotniczego*.

7. ZABEZPIECZENIE TECHNICZNE ORGANÓW ATS

1. Zabezpieczenie techniczne organów ATS zapewnia właściwe sprawowanie służb ruchu lotniczego.
2. Zabezpieczenie techniczne jest zgodne z wymaganiami i potrzebami służb ruchu lotniczego w zakresie łączności i informacji.
3. Minimalne wymagane wyposażenie techniczne stanowisk operacyjnych organów ATS przedstawia załącznik 6.
4. Potrzeby organów ATS w zakresie łączności:
 - 1) stanowiska operacyjne organów ATS wyposaża się w środki łączności radiowej, telefonicznej i radiotelefonicznej;
 - 2) organizacja łączności radiowej oraz stosowane częstotliwości powinny być zgodne z wymaganiami zawartymi w instrukcjach oraz zasadach przewidzianych dla organizacji lotniczej łączności radiowej w SZ RP;
 - 3) organizacja systemu łączności powinna zapewniać możliwość rejestracji korespondencji radiowej i telefonicznej oraz jej archiwizacji przez okres co najmniej 30 dni;
 - 4) organ APP powinien być wyposażony w łączność telefoniczną w relacjach z:
 - a) właściwym terytorialnie FIS,
 - b) właściwym terytorialnie sektorem OAT ACC,
 - c) właściwym terytorialnie organem OP RP,
 - d) organem kontroli lotniska,
 - e) organami kontroli zbliżania lotnisk sąsiadujących,
 - f) BOZ,
 - g) ośrodkiem koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (OKPiRL),
 - h) właściwym biurem meteorologicznym,
 - i) innymi według potrzeb.
 - 5) organ TWR powinien być wyposażony w łączność telefoniczną w relacjach z:
 - a) właściwym terytorialnie FIS,
 - b) właściwym terytorialnie sektorem OAT ACC,
 - c) właściwym terytorialnie organem OP RP,
 - d) organem kontroli zbliżania,
 - e) organami kontroli lotniska lotnisk sąsiadujących,
 - f) BOZ,
 - g) FMP,
 - h) ośrodkiem koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (OKPiRL),
 - i) służbami ratownictwa i bezpieczeństwa (włącznie z karetką pogotowia, strażą pożarną),
 - j) właściwym biurem meteorologicznym,

- k) służbami odpowiedzialnymi za operacyjną eksploatację lotniska,
 - l) organem zapewniającym służbę zarządzania na płycie,
 - m) innymi według potrzeb.
- 6) organ TWR wyposaża się w środki dwukierunkowej łączności radiotelefonicznej w celu kontroli ruchu pojazdów na polu manewrowym z wyjątkiem przypadku, gdy łączność za pomocą systemu sygnałów wzrokowych zostanie uznana za wystarczającą. Gdy uzasadniają to warunki, do kontroli pojazdów na polu manewrowym powinny być zapewnione osobne kanały łączności.
- 7) BOZ powinien być wyposażony w łączność telefoniczną w relacjach z:
- a) organami ATC,
 - b) właściwym terytorialnie organem OP RP,
 - c) właściwym biurem meteorologicznym,
 - d) wojskowym biurem NOTAM,
 - e) ASM 2 i 3,
 - f) zarządzającym lotniskiem,
 - g) BOZ lotnisk wojskowych oraz biurami ARO cywilnych lotnisk sąsiadujących,
 - h) innymi według potrzeb.
5. Za wyposażenie stanowisk operacyjnych w środki łączności oraz organizację łączności radiotelefonicznej i telefonicznej odpowiedzialny jest dowódca jednostki wojskowej.
6. Dostępność informacji:
- 1) organy zapewniające służbę kontroli lotniska oraz służbę kontroli zbliżania powinny posiadać ciągły oraz nieograniczony dostęp do następujących informacji:
 - a) meteorologicznej,
 - b) o stanie lotnisk i o stanie operacyjnym urządzeń z nimi związanych,
 - c) o stanie operacyjnym pomocy nawigacyjnych,
 - d) o bezzałogowych statkach powietrznych,
 - e) innych, związanych z uwarunkowaniami lokalnymi.
 - 2) Zasady przekazywania informacji wymienionych w ppkt 1 na stanowiska w organie ATC opisuje się w INOP danego organu i/lub INOP danego lotniska poprzez wyszczególnienie:
 - a) formatu informacji oraz częstotliwości jej przekazywania,
 - b) odpowiedzialności za terminowe i poprawne przekazywanie informacji,
 - c) sposobów przekazywania informacji.
7. Informacje meteorologiczne
- Na stanowiska operacyjne organów ATC dostarczane są przez właściwe biuro meteorologiczne aktualne informacje o faktycznym i prognozowanym stanie warunków atmosferycznych w formach opisanych w Dodatku nr 9 do Załącznika 4 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym wprowadzonego obwieszczeniem Nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 października 2006 r. w sprawie ogłoszenia tek-

stu Załącznika 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

8. UPRAWNIENIA PERSONELU ATS

8.1. Zasady ogólne

1. Uprawnienia lotnicze kontrolerom ruchu lotniczego nadaje Szef SSRL SZ RP po spełnieniu określonych warunków. Uprawnienia wpisywane są do:
 - 1) licencji:
 - a) praktykanta – wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL),
 - b) wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL) lub
 - 2) wykazu uprawnień kontrolera ruchu lotniczego.
2. Personel LOSRL posiadający licencję (S-MATCL/MATCL) lub wykaz uprawnień uprawniony jest do wykonywania czynności kontrolera ruchu lotniczego w zakresie wynikającym z posiadanych uprawnień lotniczych z ewentualnymi ograniczeniami.
3. Członek personelu operacyjnego podczas wykonywania czynności lotniczych, do których uprawnia go licencja lub wykaz uprawnień, zobowiązany jest posiadać ten dokument przy sobie wraz z dokumentem tożsamości ze zdjęciem.
4. Personel ATC, któremu została wydana licencja (S-MATCL/MATCL) lub wykaz uprawnień odpowiada za:
 - 1) posiadanie ważnych uprawnień lotniczych, ich przedłużanie oraz weryfikację zgodnie z obowiązującymi przepisami;
 - 2) utrzymywanie wymaganego poziomu kompetencji (na zasadach określonych w rozdziale 9);
 - 3) posiadanie ważnego orzeczenia lotniczo-lekarskiego;
 - 4) powiadomienie szefa LOSRL o utracie ważności orzeczenia lotniczo-lekarskiego w zakresie zdolności do wykonywania czynności kontrolera ruchu lotniczego;
 - 5) powstrzymanie się od sprawowania służb ruchu lotniczego, będąc pod wpływem działania substancji psychoaktywnych;
 - 6) powstrzymanie się od wykonywania czynności wynikających z uprawnień, w przypadku spadku sprawności psychofizycznej, mogącego prowadzić do uniemożliwienia sprawnego i bezpiecznego wykonywania tych czynności.
5. Licencja i wykaz uprawnień kontrolera ruchu lotniczego podlega wymianie:
 - 1) po uzyskaniu uprawnienia, uprawnienia operacyjnego, uprawnienia uzupełniającego, uprawnienia uzupełniającego w jednostce, OJTI albo OSTI;
 - 2) po przedłużeniu, utracie, przywróceniu ważności uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka;
 - 3) po wznowieniu lub przywróceniu ważności uprawnień, o których mowa w ppkt 1, które uprzednio nie były wpisane do licencji lub świadectwa kwalifikacji;
 - 4) po przywróceniu ważności licencji praktykanta – kontrolera ruchu lotniczego lub wpisanego do niej uprawnienia;
 - 5) w razie zmiany danych osobowych wpisywanych do licencji i wykazu uprawnień;

- 6) po wpisaniu uprawnienia ENG;
- 7) w razie sprostowania błędu;
- 8) po zapełnieniu miejsc na wpisy;
- 9) w razie uszkodzenia albo zniszczenia druku licencji lub wykazu uprawnień;
- 10) w razie utraty druku licencji lub wykazu uprawnień.

8.2. Licencja praktykanta – wojskowego kontrolera ruchu lotniczego(S-MATCL)

1. Licencja praktykanta – wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL) uprawnia do zapewniania służb ruchu lotniczego pod nadzorem instruktora szkolenia operacyjnego (OJTI) zgodnie z uprawnieniami i uprawnieniami uzupełniającymi wpisanymi do licencji.
2. Licencję praktykanta – wojskowego kontrolera ruchu lotniczego wydaje się kandydatowi, który:
 - 1) posiada ważną licencję praktykanta – kontrolera ruchu lotniczego (S-ATCL) oraz:
 - a) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie,
 - b) posiada uprawnienie operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej lub
 - 2) ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie wstępne odpowiednie dla danego uprawnienia i - w stosownym przypadku – szkolenie do uprawnienia uzupełniającego oraz:
 - a) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie,
 - b) posiada uprawnienie operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej,
 - c) wykazał się biegłością językową w zakresie języka angielskiego na poziomie co najmniej 4 (operacyjnym),
 - d) zaliczył egzamin teoretyczny oraz praktyczny na symulatorze ATC przed komisją egzaminacyjną SRL.
3. Do licencji praktykanta – wojskowego kontrolera ruchu lotniczego wpisuje się:
 - 1) uprawnienia:
 - a) uprawnienie kontroli lotniska wizualnej (ADV), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli ruchu lotniskowego na lotnisku, które nie ma opublikowanych żadnych procedur instrumentalnych podejścia lub odlotu,
 - b) uprawnienie kontroli lotniska instrumentalnej (ADI), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego na lotnisku, które opublikowało procedury instrumentalne podejścia lub odlotu, a uprawnieniu temu towarzyszy co najmniej jedno uprawnienie uzupełniające:
 - uprawnienie uzupełniające kontroli lotniska (TWR) oznaczające, że jego posiadacz ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służb kontroli

ruchu lotniczego w przypadku, gdy kontrola lotniska jest zapewniana z jednego stanowiska pracy,

- uprawnienie uzupełniające kontroli ruchu naziemnego (GMC) oznaczające, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli ruchu naziemnego,
 - uprawnienie uzupełniające nadzoru ruchu naziemnego (GMS), przyznane dodatkowo do uprawnienia uzupełniającego kontroli ruchu naziemnego (GMC) lub uprawnienia uzupełniającego kontroli lotniska (TWR), oznaczające, że jego posiadacz ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli ruchu naziemnego za pomocą systemów dozoru ruchu na lotnisku,
 - uprawnienie uzupełniające kontroli startów i lądowań (AIR) oznaczające, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli w powietrzu,
 - uprawnienie uzupełniające kontroli za pomocą radaru (RAD), przyznane dodatkowo do uprawnienia uzupełniającego kontroli startów i lądowań (AIR) lub uprawnienia uzupełniającego kontroli lotniska (TWR), oznaczające, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli na lotnisku za pomocą radarowych urządzeń nadzoru,
- c) uprawnienie kontroli zbliżania proceduralnej (APP), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla przylatujących, odlatujących lub przelatujących statków powietrznych bez wykorzystywania urządzeń nadzoru,
- d) uprawnienie kontroli zbliżania radarowej (APS), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla przylatujących, odlatujących lub przelatujących statków powietrznych z wykorzystaniem urządzeń nadzoru, a uprawnieniu temu towarzyszy co najmniej jedno uprawnienie uzupełniające:
- uprawnienie uzupełniające kontroli za pomocą radaru (RAD) oznaczające, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli podejścia z wykorzystaniem radaru pierwotnego lub wtórnego,
 - uprawnienie uzupełniające kontroli podejścia za pomocą radaru podejścia precyzyjnego (PAR), przyznane dodatkowo do uprawnienia uzupełniającego kontroli za pomocą radaru (RAD), oznaczające, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli naziemnej podejścia precyzyjnego z wykorzystaniem urządzeń radarowych podejścia precyzyjnego dla statków powietrznych przy końcowym podejściu do pasa startowego,

- uprawnienie uzupełniające kontroli zbliżania za pomocą radaru SRA (SRA), przyznane dodatkowo do uprawnienia uzupełniającego kontroli za pomocą radaru (RAD), oznaczające, że posiadacz ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli naziemnej podejścia nieprecyzyjnego z wykorzystaniem urządzeń nadzoru dla statków powietrznych przy końcowym podejściu do pasa startowego;
- 2) uprawnienia uzupełniające w zakresie języka:
 - a) kontrolerzy ruchu lotniczego oraz praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego mogą korzystać z przywilejów wynikających z posiadania licencji pod warunkiem, że posiadają uprawnienie uzupełniające w zakresie języka w odniesieniu do języka angielskiego,
 - b) poziom biegłości językowej kontrolerów ruchu lotniczego ustalany jest według klasyfikacji podanej w Dodatku A, Załączniku 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (*Licencjonowanie personelu – skala oceny znajomości języka według ICAO*),
 - c) kontroler ruchu lotniczego lub praktykant – kontroler ruchu lotniczego wykazuje się biegłością językową co najmniej na poziomie operacyjnym (poziom 4) zarówno w zakresie frazeologii, jak i zrozumiałej komunikacji,
 - d) biegłość językowa kandydatów oraz kontrolerów ruchu lotniczego oceniana jest w regularnych odstępach czasu, z założeniem, że uprawnienie uzupełniające w zakresie języka jest ważne przez następujący okres z możliwością przedłużenia:
 - 3 lata – w przypadku personelu, który wykazał się biegłością językową na poziomie operacyjnym (poziom 4),
 - 6 lat – w przypadku personelu, który wykazał się biegłością językową na poziomie rozszerzonym (poziom 5),
 - 9 lat – w przypadku personelu, który wykazał się biegłością językową na poziomie eksperckim (poziom 6);
 - 3) uprawnienie operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej nadawane przez rektora-komendanta WSOSP.
 4. Licencja praktykanta – wojskowego kontrolera ruchu lotniczego wydawana jest bezterminowo.

8.3. Licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL)

1. Licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego uprawnia do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego zgodnie z uprawnieniami i uprawnieniami uzupełniającymi wpisanymi w licencji.
2. Licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego wydaje się kandydatowi, który:
 - 1) posiada licencję praktykanta – wojskowego kontrolera ruchu lotniczego oraz:

- a) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie,
 - b) spełnia wymóg biegłości językowej w zakresie znajomości języka angielskiego (co najmniej poziom 4 – operacyjny),
 - c) pomyślnie ukończył szkolenie w jednostce,
 - d) zaliczył egzamin praktyczny na stanowisku operacyjnym przed komisją egzaminacyjną SRL lub
- 2) posiada lub posiadał licencję praktykanta – kontrolera ruchu lotniczego (S-ATCL) wydaną przez prezesa ULC oraz:
- a) spełnia wymóg biegłości językowej w zakresie znajomości języka angielskiego (co najmniej poziom 4 – operacyjny),
 - b) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie;
 - c) posiada ważne uprawnienia wojskowego kontrolera ruchu lotniczego w danym organie ATC wpisane do wykazu uprawnień,
 - d) zaliczył egzamin teoretyczny oraz praktyczny na symulatorze ATC przed komisją egzaminacyjną SRL.
- 3) posiada lub posiadał licencję kontrolera ruchu lotniczego (ATCL) wydaną przez Prezesa ULC oraz:
- a) spełnia wymóg biegłości językowej w zakresie znajomości języka angielskiego (co najmniej poziom 4 – operacyjny),
 - b) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie,
 - c) posiada ważne uprawnienia wojskowego kontrolera ruchu lotniczego w danym organie ATC wpisane do wykazu uprawnień.
3. Do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego wpisuje się:
- 1) uprawnienia, uprawnienia uzupełniające w zakresie języka oraz uprawnienie operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej – o których mowa w podrozdziale 8.2., pkt 3;
 - 2) uprawnienia uzupełniające w jednostce – oznaczające, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego dla określonego sektora lub stanowiska pracy w ramach odpowiedzialności danego organu ATC;
 - 3) uprawnienia uzupełniające instruktorskie – po spełnieniu określonych wymagań:
 - a) uprawnienie uzupełniające instruktora szkolenia operacyjnego (OJTI) – uprawniające do prowadzenia szkolenia operacyjnego i nadzoru nad stanowiskiem pracy na obszarach objętych ważnym uprawnieniem uzupełniającym w jednostce oraz na symulatorze ATC,
 - b) uzupełniające uprawnienie specjalne instruktora symulatorowego (OSTI) – uprawniające do prowadzenia na symulatorze ATC szkolenia do uzyskania określonych uprawnień lotniczych oraz sprawdzania wiadomości i umiejętności kan-

dydatów w zakresie wymienionym dla instruktora w instrukcji szkolenia ośrodka szkolenia lotniczego.

4. Licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego wydawana jest bezterminowo.

8.4. Wykaz uprawnień kontrolera ruchu lotniczego

1. Wykaz uprawnień kontrolera ruchu lotniczego upoważnia do pełnienia czynności operacyjnych kontrolera ruchu lotniczego w określonym organie ATC w zakresie posiadanych uprawnień lotniczych.
2. Wykaz uprawnień kontrolera ruchu lotniczego wydaje się kandydatowi, który:
 - 1) ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie wstępne odpowiednie dla danego uprawnienia/lub szkolenie do uprawnienia uzupełniającego;
 - 2) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie;
 - 3) posiada uprawnienie operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej nadane przez rektora-komendanta WSOSP;
 - 4) pomyślnie ukończył szkolenie w jednostce;
 - 5) zaliczył egzamin praktyczny na stanowisku operacyjnym przed komisją egzaminacyjną SRL.
3. Do wykazu uprawnień kontrolera ruchu lotniczego wpisuje się:
 - 1) uprawnienia operacyjne:
 - a) uprawnienie kontroli lotniska (TWR) – uprawniające również do samodzielnej pracy operacyjnej na wydzielonym stanowisku kontrolera ruchu naziemnego (GND),
 - b) uprawnienie kontroli zbliżania proceduralnej (APP),
 - c) uprawnienie kontroli zbliżania radarowej (APS);
 - 2) uprawnienia uzupełniające:
 - a) uprawnienie uzupełniające kontroli podejścia z wykorzystaniem radaru precyzyjnego podejścia (PAR),
 - b) uprawnienie uzupełniające instruktora szkolenia operacyjnego (OJTI);
 - 3) uprawnienie operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej nadane przez rektora-komendanta WSOSP;
 - 4) uprawnienie ENG – nadawane przez rektora-komendanta WSOSP po pozytywnym zaliczeniu odpowiedniego szkolenia.
4. Ważność wykazu uprawnień kontrolera ruchu lotniczego wynosi 5 lat.

8.5. Uprawnienia personelu BOZ

1. Do samodzielnej pracy na stanowisku operacyjnym podoficera informacji lotniczej może zostać dopuszczony personel posiadający uprawnienie specjalisty AIS.
2. Uprawnienie specjalisty AIS nadaje dowódca jednostki wojskowej na wniosek

przewodniczącego komisji egzaminacyjnej po spełnieniu wymagań ujętych w pkt 10.4. niniejszej *Instrukcji*.

3. Personel posiadający ważne uprawnienie specjalisty AIS uprawniony jest do pracy w charakterze instruktora dla kandydatów odbywających szkolenie praktyczne na stanowiskach operacyjnych BOZ.
4. Uprawnienie specjalisty AIS wydawane jest bezterminowo, z zastrzeżeniem pkt 5.
5. W przypadku przerwy dłuższej niż 3 lata w pracy operacyjnej związanej z wykonywaniem czynności przewidzianych dla uprawnienia specjalisty AIS, ponowne przystąpienie do pracy może nastąpić po sprawdzeniu wiedzy i umiejętności przez szefa właściwego BOZ.
6. Personel BOZ posiadający uprawnienie specjalisty AIS może wykonywać czynności operacyjne w innym BOZ po odbyciu szkolenia zapoznawczego w zakresie określonym przez szefa BOZ oraz ujęciu w składzie zmiany dyżurnej w rozkazie dziennym jednostki wojskowej.

9. UTRZYMYWANIE WYMAGANEGO POZIOMU KOMPETENCJI PRZEZ PERSONEL ATC

9.1. Utrzymywanie wymaganego poziomu kompetencji

1. Przez pojęcie kompetencji należy rozumieć posiadanie przez kontrolerów ruchu lotniczego wymaganego poziomu wiedzy, umiejętności i doświadczenia niezbędnych do bezpiecznego i efektywnego zapewniania służb ruchu lotniczego w określonym organie ATC.
2. Kontroler ruchu lotniczego posiada niezbędne kompetencje do pracy na stanowiskach operacyjnych organów ATC, jeśli jego kompetencje podczas ostatniego OTP nie zostały poddane w wątpliwość (*competence in doubt*), a on sam wykonywał czynności lotnicze na stanowisku operacyjnym zgodnie z posiadanymi uprawnieniami co najmniej przez okres 20 godzin w cyklu 3-miesięcznym. W przypadku uprawnień uzupełniających kontroli podejścia z wykorzystaniem radaru precyzyjnego podejścia uznaje się, że kontroler ruchu lotniczego posiada niezbędne kompetencje do pracy na stanowisku kontrolera PAR, jeśli zrealizuje co najmniej 5 radarowych kontroli podejścia z wykorzystaniem PAR w cyklu 3-miesięcznym.
3. Po przerwie w pracy operacyjnej dłuższej niż 30 dni, kontroler ruchu lotniczego zgłasza się do wyznaczonego przez szefa LOSRL instruktora OJT celem odbycia rozmowy zapoznawczej i uzupełnienia wiedzy operacyjnej.
4. Po przerwie w pracy operacyjnej dłuższej niż 3 miesiące, a krótszej niż 6 miesięcy, kontroler ruchu lotniczego odbywa co najmniej 10 godzin praktyki zapoznawczej na stanowisku operacyjnym lub w przypadku uprawnień uzupełniających PAR – 5 radarowych kontroli podejścia z wykorzystaniem PAR pod nadzorem wyznaczonego instruktora OJT a następnie poddaje się OTP. Pozytywny wynik OTP warunkuje przywrócenie kompetencji.
5. Po przerwie w pracy operacyjnej dłuższej niż 6 miesięcy, a krótszej niż 1 rok kontroler ruchu lotniczego odbywa co najmniej 20 godzin praktyki zapoznawczej na stanowisku operacyjnym lub w przypadku uprawnień uzupełniających PAR – 15 radarowych kontroli podejścia z wykorzystaniem PAR pod nadzorem wyznaczonego instruktora OJT, a następnie poddaje się OTP. Pozytywny wynik OTP warunkuje przywrócenie kompetencji.
6. W przypadku przerwy w pracy operacyjnej dłuższej niż 1 rok, uprawnienia uzupełniające w jednostce lub uprawnienia operacyjne/uzupełniające kontrolera ruchu lotniczego tracą ważność, a ich wznowienie może nastąpić:
 - 1) po odbyciu co najmniej 40 godzin praktyki na stanowisku operacyjnym lub w przypadku uprawnień uzupełniających PAR – zrealizowaniu 25 kontroli radarowe-

- go podejścia z wykorzystaniem PAR pod nadzorem wyznaczonego instruktora OJT;
- 2) po uzyskaniu pozytywnego wyniku OTP;
 - 3) po zaliczeniu egzaminu praktycznego na stanowisku operacyjnym przed komisją egzaminacyjną SRL.
7. W przypadku przerwy w pracy operacyjnej dłuższej niż 3 lata, uprawnienia uzupełniające w jednostce lub uprawnienia operacyjne/uzupełniające kontrolera ruchu lotniczego tracą ważność i nie może nastąpić ich wznowienie.
 8. Praktyka na stanowisku operacyjnym w celu utrzymania wymaganego poziomu kompetencji podlega dokumentowaniu na zasadach ujętych w UTP.
 9. Szef LOSRL odpowiada za prowadzenie rejestru dotyczącego liczby faktycznie przepracowanych godzin na stanowiskach operacyjnych w organach kontroli ruchu lotniczego dla każdego kontrolera ruchu lotniczego, a dane te są udostępniane na żądanie Szefowi SSRL SZ RP lub osobom przez niego upoważnionym.
 10. Szef LOSRL odpowiada za równomierne obłożenie pracą kontrolerów ruchu lotniczego w sposób gwarantujący utrzymanie przez nich wymaganego poziomu kompetencji.
 11. Przyjmuje się, że kontroler ruchu lotniczego jest kompetentny po uzyskaniu pierwszych uprawnień wpisanych do wykazu uprawnień lub licencji M-ATCL.
 12. Wszyscy kontrolerzy ruchu lotniczego poddawani są ocenie techniki pracy (OTP) - nie rzadziej niż raz na 12 miesięcy. Wynik OTP determinuje poziom kompetencji kontrolera ruchu lotniczego.
 13. Schemat utrzymania wymaganego poziomu kompetencji w organie ATC przedstawia załącznik 7.

9.2. Warunki i sposób przedłużania, wznawiania i przywracania uprawnień lotniczych personelu ATC

1. Ważność uprawnień kontrolera ruchu lotniczego wynosi:
 - 1) 2 lata – dla uprawnień wpisanych do licencji praktykanta – wojskowego kontrolera ruchu lotniczego;
 - 2) 2 lata – dla uprawnień uzupełniających w jednostce wpisanych do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego;
 - 3) 2 lata – dla uprawnień operacyjnych i uzupełniających wpisanych do wykazu uprawnień;
 - 4) 2 lata – dla uprawnień OJTI i OSTI wpisanych do licencji lub wykazu uprawnień;
 - 5) 3, 6 lub 9 lat dla uprawnień uzupełniających w zakresie języka wpisanych do licencji.
2. Uprawnienie ENG oraz uprawnienie operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej wydawane jest bezterminowo.

3. Przedłużenie ważności uprawnień wpisanych do licencji praktykanta – wojskowego kontrolera ruchu lotniczego może nastąpić pod warunkiem:
 - 1) uzyskania zgody Szefa SSRL SZ RP – po złożeniu pisemnego wniosku wraz z uzasadnieniem;
 - 2) ponownego zaliczenia egzaminu teoretycznego oraz praktycznego na symulatorze ATC przed komisją egzaminacyjną SRL w zakresie niezbędnym dla posiadanych uprawnień;
 - 3) posiadania ważnego orzeczenia lotniczo-lekarskiego;
 - 4) posiadania ważnych uprawnień uzupełniających w zakresie języka w odniesieniu do języka angielskiego.
4. W przypadku przedłużenia ważności uprawnień wpisanych do S-MATCL – w licencji wpisuje się nową datę egzaminu praktycznego oraz nową datę wydania i ważności uprawnień.
5. Przedłużenie ważności uprawnień uzupełniających, operacyjnych lub OJTI może nastąpić pod warunkiem:
 - 1) zaliczenia co najmniej raz na 2 lata szkolenia uzupełniającego w zakresie:
 - a) szkolenia odświeżającego,
 - b) szkolenia w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych,
 - c) w uzasadnionych przypadkach szkolenia językowego;
 - 2) uzyskania pozytywnego rezultatu OTP;
 - 3) uzyskania pozytywnego wyniku sprawdzenia wiedzy i umiejętności przed komisją egzaminacyjną SRL;
 - 4) posiadania ważnego orzeczenia lotniczo-lekarskiego.
6. Przedłużenie ważności uprawnień OSTI może nastąpić pod warunkiem:
 - 1) uzyskania pozytywnego rezultatu OTP;
 - 2) uzyskania pozytywnego wyniku sprawdzenia wiedzy i umiejętności przed komisją egzaminacyjną SRL.
7. Uczestnictwo w wymaganym szkoleniu uzupełniającym w ośrodku szkolenia lotniczego musi nastąpić w okresie ważności uprawnień lotniczych, jednak nie wcześniej niż 6 miesięcy przed upływem terminu wygaśnięcia ich ważności.
8. Sprawdzenie wiedzy i umiejętności w celu przedłużenia:
 - 1) uprawnień operacyjnych i uzupełniających wpisywanych do wykazu uprawnień;
 - 2) uprawnień uzupełniających w jednostce wpisywanych do licencji;
 - 3) uprawnień OJTI lub OSTI– przeprowadzane jest przez komisję egzaminacyjną SRL w okresie ważności uprawnień, jednak nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem terminu wygaśnięcia ich ważności i nie później niż 3 miesiące od dnia wygaśnięcia ich ważności.
9. W razie niezachowania terminu, o którym mowa w pkt 8 – wznowienie ważności uprawnienia uzupełniającego w jednostce lub uprawnienia operacyjnego może nastąpić

po spełnieniu wymagań określonych w pkt 5 z zastrzeżeniem, że OTP oraz sprawdzenie wiedzy i umiejętności przed komisją egzaminacyjną SRL nastąpi po:

- 1) odbyciu co najmniej 20 godzin praktyki na stanowisku operacyjnym lub w przypadku uprawnień uzupełniających PAR – po realizacji co najmniej 5 kontroli podejścia z wykorzystaniem PAR – jeśli wznowienie ważności uprawnień nastąpi nie wcześniej niż 3 miesiące i nie później niż 6 miesięcy od dnia wygaśnięcia ich ważności;
 - 2) odbyciu co najmniej 30 godzin praktyki na stanowisku operacyjnym lub w przypadku uprawnień uzupełniających PAR – po realizacji co najmniej 10 kontroli podejścia z wykorzystaniem PAR – jeśli wznowienie ważności uprawnień nastąpi nie wcześniej niż 6 miesięcy i nie później niż 9 miesięcy od dnia wygaśnięcia ich ważności;
 - 3) odbyciu co najmniej 40 godzin praktyki na stanowisku operacyjnym lub w przypadku uprawnień uzupełniających PAR – po realizacji co najmniej 20 kontroli podejścia z wykorzystaniem PAR – jeśli wznowienie ważności uprawnień nastąpi nie wcześniej niż 9 miesięcy i nie później niż 1 rok od dnia wygaśnięcia ich ważności.
10. Warunki wznowienia ważności uprawnień uzupełniających w jednostce lub uprawnień operacyjnych w okresie późniejszym niż 1 rok od dnia wygaśnięcia ich ważności określa się w indywidualnym planie szkolenia w jednostce (ITP) zatwierdzonym przez Szefa SSRL SZ RP.
 11. Jeżeli uprawnienia uzupełniające w jednostce, uprawnienia operacyjne, uzupełniające lub OJTI/OSTI nie zostały przedłużone w okresie 3 lat od dnia wygaśnięcia ich ważności – nie może nastąpić ich wznowienie.
 12. Sprawdzenie wiedzy i umiejętności w celu przedłużenia uprawnień lotniczych może być realizowane równoległe z OTP.
 13. Praktyka, o której umowa w pkt 9 realizowana jest pod nadzorem instruktora OJT i podlega dokumentowaniu na zasadach opisanych w UTP.
 14. W przypadku, o którym mowa w pkt 9 i 10 okresy przedłużonej albo wznowionej ważności uprawnień uzupełniających w jednostce lub uprawnienia operacyjnego liczone są od dnia upływu poprzedniego okresu ich ważności.
 15. W indywidualnych przypadkach Szef SSRL SZ RP może określić inne zasady wznowienia uprawnień kontrolera ruchu lotniczego. Zasady te określa się w ITP dla kontrolera ruchu lotniczego.
 16. Szczegółowe procedury związane z przedłużaniem ważności uprawnień określa Szef SSRL SZRP.
 17. Sprawdzenie wiedzy i umiejętności w celu przedłużenia uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka przeprowadza ośrodek egzaminacyjny. Sprawdzenie to realizowane jest w okresie ważności uprawnień, jednak nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem terminu ich ważności.

18. W razie niezachowania terminu, o którym mowa w pkt 17, termin przywrócenia ważności uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka jest liczony od daty sprawdzenia biegłości językowej, podczas którego członek personelu ATC wykazał się osiągnięciem poziomu co najmniej 4 (operacyjnego).
19. W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia wiedzy, umiejętności lub biegłości językowej, o którym mowa w pkt 8 w protokole egzaminacyjnym wskazuje się zakres dodatkowego szkolenia niezbędnego do przywrócenia uprawnień oraz:
 - 1) członek personelu ATC:
 - a) informuje o tym fakcie bezpośredniego przełożonego,
 - b) do czasu wznowienia lub przywrócenia przedmiotowego uprawnienia, powstrzymuje się od pracy na stanowisku operacyjnym, którego to uprawnienie dotyczy;
 - 2) szef LOSRL:
 - a) informuje o tym fakcie Szefa SSRL SZ RP.
20. Sposób postępowania opisany w pkt 19 stosuje się również, gdy członek personelu ATC nie przystąpi do sprawdzenia wiedzy i umiejętności w celu:
 - 1) przedłużenia ważności uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka w terminie jego ważności;
 - 2) wznowienia ważności uprawnień, o których mowa w pkt 1.

9.3. Ocena techniki pracy kontrolerów ruchu lotniczego

1. Istotą oceny pracy personelu operacyjnego jest identyfikacja występowania niewłaściwych nawyków, odstępstw od przepisów i dobrych praktyk oraz zapobieganie rutynizowaniu pracy operacyjnej, które mogą wpłynąć negatywnie na bezpieczeństwo operacji lotniczych.
2. Personel posiadający licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego lub wpisane do wykazu uprawnień uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego podlega okresowej ocenie kompetencji. Ocena ta, nazywana oceną techniki pracy (OTP) dokonywana jest na stanowiskach operacyjnych, na które kontroler posiada:
 - 1) ważne uprawnienia oraz uprawnienia uzupełniające w jednostce – dotyczy MATCL;
 - 2) ważne uprawnienia operacyjne i uzupełniające w organie ATC – dotyczy wykazu uprawnień.
3. Przyjmuje się, że kontroler ruchu lotniczego jest kompetentny po uzyskaniu pierwszych uprawnień wpisanych do wykazu uprawnień lub licencji MATCL.
4. Kompetencje zachowują ważność przez 12 miesięcy.
5. Datę ważności OTP ustala się na rok od terminu uzyskania lub wznowienia uprawnienia. Tak ustalone terminy tworzą harmonogram OTP.

6. OTP przeprowadzane jest w okresie ważności, jednak nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem jej ważności. W razie niezachowania terminu ważności OTP kontroler ruchu lotniczego nie może wykonywać czynności operacyjnych do czasu sprawdzenia kompetencji. W obu tych przypadkach termin ważności ustalany jest zgodnie z harmonogramem, tj. jeden rok od upływu poprzedniego okresu ważności.
7. OTP przeprowadza osoba posiadająca licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego lub uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego wpisane do wykazu uprawnień z uprawnieniami równorzędnymi lub wyższymi od osoby podlegającej ocenie, wybrana i przeszkolona, zwana dalej asesorem.
8. OTP przeprowadzane jest dla:
 - 1) kontrolerów ruchu lotniczego – nie rzadziej niż co 12 miesięcy;
 - 2) instruktorów OJT – nie rzadziej niż co 24 miesiące;
 - 3) asesorów – nie rzadziej niż co 36 miesięcy.
9. Instruktorzy podlegają ocenie techniki pracy jako kontrolerzy ruchu lotniczego, a także w osobnym cyklu jako OJTI w momencie przedłużania ważności uprawnień OJT.
10. Asesorzy podlegają ocenie techniki pracy jako kontrolerzy ruchu lotniczego i/lub instruktorzy OJTI w momencie przedłużania ważności uprawnień OJT oraz w osobnym cyklu, raz na 36 miesięcy jako asesorzy.
11. Dopuszcza się przeprowadzenie OTP dla kontrolera ruchu lotniczego wraz z OTP dla instruktora OJT w tym samym dniu w ramach odrębnych sesji.
12. Wyboru asesorów dla każdego organu ATC dokonuje szef SSRL SZ RP z uwzględnieniem, że asesorem może zostać osoba:
 - 1) posiadająca ważną licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego/wojskowe uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego identyczne lub równoważne do wymaganego na ocenianym stanowisku, z uprawnieniem uzupełniającym instruktora szkolenia operacyjnego (OJTI); w przypadkach szczególnych i po akceptacji Szefa SSRL SZ RP – asesorem może zostać osoba nie posiadająca uprawnień OJTI – w takim przypadku będzie ona odpowiadała za przeprowadzanie OTP wyłącznie dla kontrolerów ruchu lotniczego;
 - 2) posiadająca co najmniej 3-letni staż i doświadczenie w pracy operacyjnej na stanowisku, na którym będzie oceniał pracę kontrolera ruchu lotniczego;
 - 3) wykazującą się motywacją i chęcią wykonywania funkcji asesora;
 - 4) mającą umiejętność skutecznego porozumiewania się z ludźmi (zdolności interpersonalne);
 - 5) zaangażowana na rzecz jakości i utrzymywania standardów w pracy;
 - 6) życzliwie nastawiona do współpracowników;
 - 7) zdolna do zachowania profesjonalnej bezstronności podczas oceniania kontrolerów;
 - 8) ciesząca się zaufaniem społecznym środowiska kontrolerów ruchu lotniczego;

- 9) została zarekomendowana do pełnienia tej funkcji przez szefa LOSRL lub czynnego asesora.
13. Liczba asesorów w organie ATC powinna uwzględniać:
 - 1) liczbę personelu ATC;
 - 2) wymóg oceniania przed jednym asesora nie więcej niż 10 kontrolerów ruchu lotniczego;
 - 3) konieczność oceny kontrolerów ruchu lotniczego każdorazowo przed innym asesora.
14. Asesor powinien odbyć szkolenie specjalistyczne.
15. Od asesorów oczekuje się wysokiego poziomu kompetencji w ramach wszystkich posiadanych uprawnień.
16. W LOSRL wyznacza się jednego asesora wiodącego. Do jego podstawowych obowiązków należy:
 - 1) organizacja systemu OTP w organie ATC;
 - 2) nadzór nad pracą podległych asesorów;
 - 3) przydzielenie asesorów do kontrolerów ruchu lotniczego z uwzględnieniem zapisów pkt 13;
 - 4) opracowanie rocznego harmonogramu OTP dla każdego z organów ATC.
17. Szef SSRL SZ RP wyznacza spośród personelu oddziału SRL SSRL SZ RP nieetatowego pełnomocnika ds. oceny techniki pracy, do którego obowiązków należy:
 - 1) nadzór nad funkcjonowaniem systemu OTP w organach ATC SZ RP;
 - 2) gromadzenie oraz analiza dokumentacji związanej z OTP;
 - 3) w przypadku zakwestionowania kompetencji kontrolera ruchu lotniczego – podejmowanie wymaganych działań celem przywrócenia kompetencji;
 - 4) przedstawianie Szefowi SSRL SZ RP wniosków oraz zaleceń związanych z przeprowadzonymi OTP.
18. Pełnomocnik ds. OTP uprawniony jest do:
 - 1) konsultowania programów szkolenia i ich zawartości na podstawie danych zebranych podczas OTP;
 - 2) uczestnictwa w ponownym sprawdzeniu umiejętności w przypadku prowadzenia procedury odwoławczej od wyniku OTP.
19. Zasady przeprowadzania OTP:
 - 1) planowanie i wymagania wstępne:
 - a) asesorzy przydzielani są do kontrolerów ruchu lotniczego losowo z uwzględnieniem równomiernego obciążenia asesorów pracą,
 - b) termin OTP planowany jest w grafiku na podstawie ustalonego przez asesora wiodącego harmonogramu,
 - c) oceniany powinien być powiadomiony o terminie OTP z 2-tygodniowym wyprzedzeniem,

- d) w przypadku realizacji równoległe z OTP sprawdzianu wiedzy i umiejętności w celu przedłużenia uprawnień lotniczych, oceniany przed rozpoczęciem OTP musi okazać dokumentację potwierdzającą spełnienie warunków do przedłużenia ważności uprawnień lotniczych,
 - e) OTP planuje się w godzinach z przewidywanym ruchem o natężeniu co najmniej średnim dla stanowiska/przestrzeni; ostateczną decyzję o wyborze godzin odpowiednich do przeprowadzenia OTP podejmuje asesor;
- 2) obowiązki asesora przed OTP:
- a) przed rozpoczęciem OTP, asesor otrzymuje od asesora wiodącego dokumentację OTP i zalecenia dotyczące kontrolera,
 - b) asesor przydzielony do przeprowadzenia OTP ma obowiązek powiadomić kontrolera ruchu lotniczego o przewidywanym przebiegu oceny pracy, przedstawić elementy które będą przedmiotem oceny, a także konsekwencje wynikające z oceny negatywnej i sposób dalszego przetwarzania danych z OTP;
- 3) przebieg OTP:
- a) ocena techniki pracy kontrolera ruchu lotniczego prowadzona jest przez asesora na stanowisku pracy w trakcie wykonywania przez ocenianego kontrolera czynności operacyjnych,
 - b) OTP dokumentowane jest przez asesora poprzez wpisywanie uwag, zaleceń i spostrzeżeń na odpowiednim formularzu,
 - c) czas ocenianej pracy wynosi nie mniej niż dwie godziny dla każdego z ocenianych stanowisk operacyjnych,
 - d) w przypadku uprawnień uzupełniających PAR – ocenie podlega realizacja co najmniej 1 kontroli podejścia z wykorzystaniem PAR,
 - e) ciągłość pracy nie musi być zachowana, tzn. OTP można podzielić na części zgodnie z rozkładem pracy w organie ATC;
- 4) elementy podlegające ocenie:
- a) praca zgodna z najlepszymi praktykami stosowanymi w organie ATC,
 - b) umiejętność efektywnej współpracy w ramach pracy zespołowej,
 - c) elementy wspólne dla wszystkich uprawnień i stanowisk operacyjnych:
 - stosowanie przepisów,
 - prowadzenie łączności radiowej i koordynacji telefonicznej,
 - porozumiewanie się,
 - zobrazowanie informacji o ruchu,
 - planowanie ruchu,
 - wykrywanie konfliktów,
 - świadomość sytuacyjna,
 - reakcje,

- zastosowanie minimów separacji,
 - zdolność regeneracji sił,
 - praca w zespole,
- d) u instruktorów OJT:
- przygotowanie do nadzorowania,
 - przygotowanie ucznia do pracy,
 - udzielanie instrukcji, nadzorowanie i udzielanie pomocy,
 - ocena i omówienie sesji szkoleniowej,
 - wypełnianie wymaganej dokumentacji,
- e) podczas oceny pracy asesora, podczas przeprowadzanego przez niego OTP:
- briefing przed OTP,
 - obserwacja i prowadzenie notatek,
 - potwierdzanie obserwacji za pomocą odpowiednich pytań,
 - wypełnianie wymaganej do OTP dokumentacji,
 - debriefing,
- f) w przypadku wystąpienia w trakcie OTP sytuacji szczególnej asesor kontynuuje proces oceny; należy wziąć pod uwagę fakt, że postępowanie w takiej sytuacji jest jednym z elementów pracy kontrolera ruchu lotniczego i powinno być dodatkowym źródłem informacji o kompetencjach kontrolera, jednakże asesor powinien ograniczyć się do oceny jedynie elementów istotnych i mających wpływ na bezpieczeństwo;
- 5) zakończenie OTP oraz sformułowanie zaleceń:
- a) po zakończeniu OTP na stanowisku operacyjnym asesor może uzupełnić ocenę o rozmowę testową; przedmiotem rozmowy powinny być sytuacje szczególne oraz związane z nimi sposoby postępowania, a także wszelkie błędy i niedociągnięcia zauważalne w codziennej pracy ocenianego,
- b) kontroler ruchu lotniczego poddany OTP bezpośrednio po zakończeniu OTP zostanie poinformowany o jakości i poziomie bezpieczeństwa zapewnianych służb oraz otrzyma zalecenia i wskazówki, których wdrożenie pozwoli na zmniejszenie ryzyka popełnienia błędu mogącego skutkować zagrożeniem bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, a także na utrzymanie wysokiej jakości zapewniania służb ruchu lotniczego; zalecenia te mogą mieć charakter:
- doszkolenia we własnym zakresie,
 - doszkolenia ze wspomaganie zewnętrznym (szkolenia odświeżające, szkolenia specjalistyczne, szkolenia uzupełniające),
- c) sformułowane zalecenia wpisywane są w karcie OTP,
- d) w przypadku gdy ujawnione braki mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych asesor kwestionuje kompetencje kontrolera (*competency in doubt*)

i o tym fakcie powiadamia niezwłocznie szefa LOSRL w celu odsunięcia ocenianego od pracy operacyjnej,

e) ocenianemu przysługuje prawo odwołania się od decyzji asesora.

20. Dokumentowanie OTP:

- 1) dokumentacja OTP składa się z następujących formularzy:
 - a) karta oceny techniki pracy kontrolera ruchu lotniczego (załącznik 8) – wspólna dla wszystkich organów ATC,
 - b) karta oceny techniki pracy instruktora OJT (załącznik 9),
 - c) karta oceny techniki pracy asesora (załącznik 10),
 - d) protokół OTP (załącznik 11) – sporządzany przez asesora;
- 2) asesor po zakończonym OTP przesyła dokumentację odpowiednio do:
 - a) protokół OTP – do szefa LOSRL,
 - b) karty OTP (kontrolera ruchu lotniczego, instruktora OJT, asesora) – do pełnomocnika ds. OTP;
- 3) pełnomocnik ds. OTP oraz szef LOSRL odpowiada za archiwizację dokumentów OTP do czasu, kiedy kontroler ruchu lotniczego, którego dokumenty dotyczą utraci prawo do wykonywania zawodu;
- 4) dostęp do dokumentacji związanej z OTP ma oceniany, asesor, asesor wiodący oraz pełnomocnik ds. OTP.

21. Procedury odwoławcze:

- 1) personelowi podlegającemu ocenie techniki pracy przysługuje prawo do odwołania się od:
 - a) wyboru asesora do przeprowadzenia OTP,
 - b) wyniku OTP;
- 2) odwołania kieruje się do pełnomocnika ds. OTP w formie pisemnej wraz z uzasadnieniem;
- 3) pełnomocnik ds. OTP ma obowiązek powiadomić osobę odwołującą się o sposobie rozpatrzenia odwołania w ciągu 14 dni;
- 4) w przypadku stwierdzenia braku kompetencji wszczęcie procedury odwoławczej nie wstrzymuje konieczności odsunięcia kontrolera od pracy operacyjnej;
- 5) w przypadku uwag dotyczących rzetelności wyniku OTP, przeprowadza się ponowną ocenę techniki pracy przez innego asesora i w obecności pełnomocnika ds. OTP; wynik OTP prowadzony pod nadzorem pełnomocnika ds. OTP uznaje się za ostateczny;
- 6) w przypadku odwołania się od wyboru asesora pełnomocnik ds. OTP wyznacza innego asesora do prowadzenia OTP; decyzja ma charakter ostateczny.

9.4. Odsunięcie od pracy operacyjnej/zawieszenie uprawnień

1. Kompetencje kontrolera ruchu lotniczego są poddane w wątpliwość, jeżeli kontroler
 - 1) był zaangażowany w incydent lub wypadek, w którym bezpieczeństwo statku powietrznego było zagrożone;
 - 2) został oceniony jako niekompetentny w wyniku OTP;
 - 3) nie spełnia wymagań zawartych w procedurach organu ATC dotyczących bieżącego doświadczenia.
2. Kontroler ruchu lotniczego, którego kompetencje zostały poddane w wątpliwość zostaje odsunięty od pracy operacyjnej w trybie natychmiastowym.
3. Za odsunięcie kontrolera ruchu lotniczego od pracy operacyjnej odpowiedzialny jest szef LOSRL, który o powyższym fakcie zawiadamia szefa SSRL SZ RP.
4. Szef LOSRL ma prawo odsunięcia kontrolera od pracy operacyjnej, działając na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa i bez domniemania winy. Odsunięcie nie oznacza, że kontroler ruchu lotniczego jest niekompetentny lub spowodował incydent lub wypadek.
5. Kontroler ruchu lotniczego, który był zaangażowany w zaistnienie incydentu lub wypadku statku powietrznego, któremu zapewniał służbę kontroli ruchu lotniczego, jest odsuwany od pracy operacyjnej i nie zapewnia służby kontroli ruchu lotniczego.
6. Kontroler ruchu lotniczego, który w wyniku OTP zostaje oceniony jako niekompetentny, jest odsuwany od pracy operacyjnej i nie zapewnia służb ruchu lotniczego, chyba że pod nadzorem wykwalifikowanego instruktora OJT.
7. Jeżeli postępowanie wyjaśniające wykaże, że praca kontrolera nie ma związku z przyczyną incydentu lub wypadku, może on być przywrócony do pracy operacyjnej.
8. Kontroler ruchu lotniczego, który nie posiada kompetencji:
 - 1) w posiadanym uprawnieniu – nie może zapewniać służby kontroli ruchu lotniczego związanej z tym uprawnieniem;
 - 2) w posiadanym uprawnieniu uzupełniającym – nie może zapewniać służby kontroli ruchu lotniczego związanej z tym uprawnieniem uzupełniającym;
 - 3) do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego – nie może zapewniać służby kontroli ruchu lotniczego.
9. Kontroler ruchu lotniczego, któremu Szef SSRL SZ RP zawiesił:
 - 1) uprawnienie:
 - a) nie wykonuje czynności lotniczych wynikających z tego uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego w jednostce z nim związanego, z wyjątkiem sytuacji, w których jest nadzorowany przez instruktora OJT, posiadającego odpowiednie ważne uprawnienie dla zapewnianej ATC,
 - b) może wykonywać czynności związane z uprawnieniem, które nie stanowi przedmiotu zawieszenia;
 - 2) uprawnienie uzupełniające:

- a) nie może korzystać z przywilejów wynikających z tymczasowo zawieszono-
go uprawnienia uzupełniającego lub jakiegokolwiek innego uprawnienia uzupełnia-
jącego w jednostce związanego z tym uprawnieniem uzupełniającym, z wyjąt-
kiem sytuacji, w których zapewniany jest nadzór instruktora OJT posiadającego
odpowiednie ważne uprawnienie dla zapewnianej służby ATS,
 - b) może dalej korzystać z przywilejów związanych z uprawnieniem uzupełniają-
cym, które nie stanowi przedmiotu tymczasowego zawieszenia;
- 3) uprawnienie uzupełniające w jednostce:
- a) nie wykonuje czynności lotniczych wynikających z uprawnienia
uzupełniającego w jednostce, z wyjątkiem sytuacji, w których jest nadzorowany
przez instruktora OJT, posiadającego odpowiednie ważne uprawnienie dla
zapewnianej ATS,
 - b) może wykonywać czynności lotnicze związane z uprawnieniem uzupełniającym
w jednostce, które nie stanowią przedmiotu tymczasowego zawieszenia.
- 4) OJTI, nie wykonuje czynności lotniczych zarówno wynikających z niego, jak
również z OSTI;
- 5) uprawnienie uzupełniające w zakresie języka:
- a) nie zapewnia ATS, nawet pod nadzorem instruktora szkolenia operacyjnego,
 - b) może wykonywać czynności lotnicze związane z OSTI, jeżeli takie posiada,
 - c) może wykonywać czynności lotnicze po ponownym wykazaniu się biegłością
językową w zakresie określonym w rozdziale 8 niniejszej *Instrukcji*.
10. Kompetencje do zawieszenia uprawnień wpisanych do licencji wojskowego kontrolera
ruchu lotniczego oraz uprawnień operacyjnych kontrolera ruchu lotniczego wpisanych
do wykazu uprawnień posiada Szef SSRL SZ RP.
11. Kontroler ruchu lotniczego, któremu decyzją Szefa SSRL SZ RP zawieszono licencję
i/lub uprawnienia i uprawnienia uzupełniające ma prawo do odwołania się od tej
decyzji.
12. W decyzji o zawieszeniu licencji lub uprawnień wraz z uprawnieniami uzupełniającymi
i uprawnieniami uzupełniającymi w organie kontroli ruchu lotniczego określa się:
- 1) okres zawieszenia;
 - 2) warunki przywrócenia licencji i przedmiotowych uprawnień.
13. Licencję/uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego, które zostały zawieszono, przywraca
się na wniosek zainteresowanego, jeżeli:
- 1) upłynął okres zawieszenia licencji/wojskowych uprawnień kontrolera ruchu
lotniczego;
 - 2) zostały spełnione warunki przywrócenia licencji/uprawnień kontrolera ruchu
lotniczego określone w decyzji o zawieszeniu.

10. SZKOLENIE PERSONELU ATS

10.1. Zasady ogólne

1. Nadrzędnym celem procesu szkolenia jest uzyskanie pełnej jednolitości z wymaganiami ICAO oraz NATO w zakresie zapewnianych służb żeglugi powietrznej przez personel LOSRL.
2. Szkolenie personelu ATS realizowane jest w oparciu o przepisy ICAO, wytyczne EUROCONTROL i EASA oraz wymagania zawarte w przepisach UE. Celem szkolenia jest utrzymanie zdolności personelu do stosowania wiedzy, umiejętności i doświadczenia na stanowiskach operacyjnych w ramach posiadanych uprawnień.
3. Nadzór nad jakością systemu szkolenia personelu ATS pełni Szef SSRL SZ RP.
4. Za wyszkolenie i poziom merytorycznego przygotowania personelu ATC i BOZ do pracy operacyjnej odpowiada dowódca jednostki wojskowej.
5. Szef SSRL SZ RP odpowiada za opracowanie szczegółowych zasad dotyczących:
 - 1) systemu szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego;
 - 2) zasad szkolenia na stanowiskach operacyjnych;
 - 3) zasad wydawania uprawnień kontrolera ruchu lotniczego;
 - 4) zasad wydawania oraz wymiany licencji oraz wykazów uprawnień;
 - 5) zasad przedłużania ważności uprawnień;
 - 6) procesu egzaminowania kontrolerów ruchu lotniczego;
 - 7) funkcjonowania komisji egzaminacyjnej SRL;
 - 8) dokumentowania procesu szkolenia personelu ATS.
6. W uzasadnionych przypadkach, w celu zabezpieczenia ćwiczeń, pokazów lotniczych lub innych wydarzeń lotniczych, Szef SSRL SZ RP może określić indywidualne zasady nadawania uprawnień lotniczych z zastrzeżeniem, że uprawnienia te wydane zostaną wyłącznie kontrolerom ruchu lotniczego posiadającym odpowiednie umiejętności i doświadczenie oraz na okres nie dłuższy niż czas trwania ćwiczeń, pokazów lotniczych itp. Szczegółowe zasady szkolenia indywidualnego oraz warunki wydania uprawnień lotniczych w takich przypadkach określa się w indywidualnym planie szkolenia w jednostce (ITP).

10.2. Wymagania dla kandydatów do pracy w lotniskowym organie służb ruchu lotniczego

1. Kandydatem do pracy w LOSRL jest osoba ubiegająca się o pracę na stanowiskach:
 - 1) w organach ATC;
 - 2) w BOZ.
2. Kandydat do pracy w charakterze kontrolera ruchu lotniczego powinien spełniać następujące wymagania:
 - 1) wiek minimum 18 lat;

- 2) wykształcenie co najmniej średnie oraz świadectwo dojrzałości po zdaniu egzaminu maturalnego;
 - 3) znajomość języka angielskiego na poziomie 2222 według STANAG 6001 lub na poziomie 4 ICAO;
 - 4) zdrowotne w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej;
 - 5) pozytywny wynik testu kompetencyjnego i rozmowy kwalifikacyjnej.
3. Kandydat do pracy w BOZ powinien spełniać następujące wymagania:
 - 1) wiek minimum 18 lat;
 - 2) wykształcenie średnie;
 - 3) znajomość języka angielskiego na poziomie 1111 według STANAG 6001.
 4. Decyzję o zakwalifikowaniu kandydata do szkolenia wstępnego podejmuje kierownik właściwego ośrodka szkolenia.

10.3. Szkolenie personelu ATC

1. Szkolenie kandydatów na kontrolerów ruchu lotniczego obejmuje:
 - 1) szkolenie wstępne:
 - a) szkolenie podstawowe,
 - b) szkolenie w zakresie uprawnień;
 - 2) szkolenie w jednostce, w formie nadzorowanej praktyki na stanowisku operacyjnym:
 - a) szkolenie początkowe (pre – OJT),
 - b) szkolenie zasadnicze (OJT),
 - c) szkolenie zapoznawcze w cywilnych ośrodkach kontroli ruchu lotniczego;
 - 3) szkolenie rozszerzające:
 - a) szkolenie w celu uzyskania OJTI,
 - b) szkolenie w celu uzyskania OSTI;
 - 4) szkolenie uzupełniające:
 - a) szkolenia odbywane w celu utrzymania bądź przywrócenia wiedzy i umiejętności personelu ATS,
 - b) szkolenia odświeżające,
 - c) szkolenia w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych, a także w uzasadnionych przypadkach szkolenia językowe.
2. Schemat systemu szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego zawarty jest w załączniku 12.
3. Szkolenie wstępne realizowane jest w krajowych i zagranicznych ośrodkach szkolenia lotniczego na podstawie programów szkolenia zgodnych ze Specyfikacją EUROCONTROL do szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego wprowadzoną do stosowania na mocy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2010 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Specyfikacji EUROCONTROL do szkolenia

- wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 32, poz. 173).
4. W ramach szkolenia wstępnego, o którym mowa w pkt 3, dopuszcza się szkolenie według indywidualnego toku szkolenia kandydata, który wykazał przed prowadzącym szkolenie, że posiada niektóre z wymaganych wiadomości lub umiejętności. Indywidualny tok szkolenia opracowuje, na podstawie zatwierzonego programu szkolenia, prowadzący szkolenie i przedstawia Szefowi SSRL SZ RP do zatwierdzenia.
 5. Szkolenie w jednostce odbywa się w formie nadzorowanej praktyki na wyznaczonych stanowiskach operacyjnych organu ATC.
 6. Do szkolenia w jednostce uprawniona jest osoba, która:
 - 1) pozytywnie ukończyła szkolenie wstępne w ośrodku szkolenia lotniczego i uzyskała licencję praktykanta – wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL) – jeśli szkolenie ma na celu uzyskanie uprawnień lotniczych wpisanych do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego;
 - 2) pozytywnie ukończyła szkolenie wstępne w ośrodku szkolenia lotniczego, zdała egzamin teoretyczny i praktyczny na symulatorze ATC przed komisją egzaminacyjną SRL oraz posiada uprawnienie operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej – jeśli szkolenie ma na celu uzyskanie uprawnień operacyjnych wpisanych do wykazu uprawnień kontrolera ruchu lotniczego.
 7. W uzasadnionych przypadkach szkolenie w jednostce może zostać uzupełnione o szkolenie zapoznawcze w cywilnych organach ATC, którym Prezes ULC lub inna władza lotnicza przyznała certyfikat lub zezwolenie na zapewnianie służb żeglugi powietrznej. Warunkiem odbycia takiego szkolenia jest posiadanie:
 - 1) ważnej licencji praktykanta – kontrolera ruchu lotniczego (S-ATCL) ze stosownym do szkolenia uprawnieniem oraz gdy to wymagane – uprawnieniem uzupełniającym;
 - 2) ważnego orzeczenia lotniczo-lekarskiego;
 - 3) świadectwa operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej – wydanego przez Urząd Komunikacji Elektronicznej.
 8. Szkolenie w jednostce prowadzone jest zgodnie z zatwierdzonym przez Szefa SSRL SZ RP planem szkolenia w jednostce (UTP).
 9. W przypadku gdy w UTP nie określono minimalnego okresu szkolenia zasadniczego, okres ten nie może być krótszy niż:
 - 1) 90 godzin albo 1 miesiąc – w zależności od tego, który z tych wymiarów czasowych oznacza dłuższy rzeczywisty czas szkolenia:
 - a) na uprawnienia wpisywane do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego:
 - kontroli lotniska wizualnej – ADV (*Aerodrome Control Visual*),
 - kontroli lotniska instrumentalnej – ADI (*Aerodrome Control Instrument*),
 - b) na uprawnienia operacyjne wpisywane do wykazu uprawnień kontrolera ruchu lotniczego:

- kontroli lotniska – TWR,
 - 2) 180 godzin albo 3 miesiące – w zależności od tego, który z tych wymiarów czasowych oznacza dłuższy rzeczywisty czas szkolenia:
 - a) na uprawnienia wpisywane do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego:
 - kontroli zbliżania proceduralnej – APP (*Approach Control Procedural*),
 - kontroli zbliżania radarowej – APS (*Approach Control Surveillance*),
 - b) na uprawnienia operacyjne wpisywane do wykazu uprawnień kontrolera ruchu lotniczego:
 - kontroli zbliżania proceduralnej – APP (*Approach Control Procedural*),
 - kontroli zbliżania radarowej – APS (*Approach Control Surveillance*);
 - 3) 200 kontroli precyzyjnego podejścia do lądowania statku powietrznego za pomocą radaru podejścia precyzyjnego, z których nie więcej niż 100 może być wykonanych na symulatorze ATC, a co najmniej 50 z tych podejść precyzyjnych powinno być wykonanych w jednostce z wykorzystaniem urządzeń i systemów, których dotyczy uprawnienie – na uprawnienie uzupełniające kontroli podejścia za pomocą radaru podejścia precyzyjnego – PAR (*Precision Approach Radar*) wpisywane do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego lub wykazu uprawnień.
10. Szkolenie zasadnicze podlega dokumentowaniu na zasadach opisanych w UTP.
 11. Maksymalny dobowy czas szkolenia kandydata na członka personelu ATC na stanowisku operacyjnym nie może przekraczać 75% dobowego czasu pracy i nie obejmuje on czasu na instruktaże przed i po sesji szkoleniowej (briefing, debriefing).
 12. Jeżeli istnieje potrzeba wydania równocześnie dwóch uprawnień kontrolera ruchu lotniczego, to minimalne normy czasowe oraz ilościowe szkolenia w jednostce dla każdego z tych uprawnień powinny zostać tak określone, by wspólne elementy szkolenia wzajemnie się nie dublowały. Łączne normy czasowe oraz ilościowe szkolenia do dwóch uprawnień nie mogą być niższe od tych dotyczących uprawnienia o większych wymaganiach.
 13. W celu uzyskania nowego uprawnienia uzupełniającego w jednostce (MATCL) lub tożsamego uprawnienia w innym organie kontroli ruchu lotniczego (wykaz uprawnień), kandydat musi spełniać następujące wymagania:
 - 1) posiadacz licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego posiada:
 - a) ważną licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego,
 - b) takie samo ważne uprawnienie, uprawnienie uzupełniające oraz uprawnienie uzupełniające w innej jednostce,
 - c) ważne uprawnienia uzupełniające w zakresie języka w odniesieniu do języka angielskiego;
 - 2) posiadacz wykazu uprawnień posiada:
 - a) ważny wykaz uprawnień,
 - b) takie samo ważne uprawnienie operacyjne w innym organie ATC;

- 3) posiada uprawnienie operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej;
 - 4) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie;
 - 5) w ramach szkolenia przejściowego odbył szkolenie w jednostce w okresie wyznaczonym w UTP organu; w przypadku, gdy w UTP organu nie określono minimalnego czasu trwania szkolenia przejściowego, okres ten nie może być mniejszy niż określony w pkt 9 niniejszego rozdziału *Instrukcji*;
 - 6) zaliczył egzamin praktyczny na stanowisku operacyjnym przed komisją egzaminacyjną SRL.
14. W celu uzyskania nowego uprawnienia do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego lub wykazu uprawnień, kandydat musi spełniać następujące wymagania:
- 1) posiadać ważną licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL) lub ważne uprawnienia lotnicze wpisane do wykazu uprawnień;
 - 2) posiadać:
 - a) ważne uprawnienia uzupełniające w zakresie języka – w przypadku posiadaczy licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego,
 - b) uprawnienie operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej;
 - 3) w ramach szkolenia wstępnego odbyć szkolenie w zakresie tego uprawnienia;
 - 4) odbyć w jednostce szkolenie, o którym mowa w pkt 9 niniejszego rozdziału *Instrukcji*;
 - 5) zaliczyć egzamin teoretyczny i praktyczny na stanowisku operacyjnym przed komisją egzaminacyjną SRL.
15. W celu uzyskania nowego uprawnienia uzupełniającego do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego, kandydat musi spełniać następujące wymagania:
- 1) posiadać licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego;
 - 2) posiadać ważne uprawnienia uzupełniające w zakresie języka w odniesieniu do języka angielskiego;
 - 3) posiadać ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie;
 - 4) w ramach szkolenia wstępnego odbyć szkolenie w zakresie tego uprawnienia uzupełniającego;
 - 5) odbyć w jednostce szkolenie, o którym mowa w pkt 9 niniejszego rozdziału *Instrukcji*;
 - 6) zaliczyć egzamin teoretyczny i praktyczny na stanowisku operacyjnym przed komisją egzaminacyjną SRL.
16. Kontrolerowi ruchu lotniczego, który posiada licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego, w celu odbycia szkolenia w jednostce do nowych uprawnień, o których mowa w pkt 13–15, nie wydaje się licencji praktykanta – wojskowego kontrolera ruchu lotniczego. W takim przypadku funkcję licencji praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego pełni licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego.
17. Uprawnienie instruktora szkolenia operacyjnego (OJTI) wydawane jest kontrolerowi

ruchu lotniczego, który:

- 1) posiada ważną licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego z wpisanym co najmniej jednym uprawnieniem oraz uprawnieniem uzupełniającym w jednostce lub ważne uprawnienia operacyjne wpisane do wykazu uprawnień kontrolera ruchu lotniczego;
 - 2) przez co najmniej 2 lata wykonywał czynności wynikające z posiadanych uprawnień lotniczych wpisanych do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego lub wykazu uprawnień;
 - 3) posiada ważne uprawnienia uzupełniające w zakresie języka w odniesieniu do języka angielskiego;
 - 4) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie;
 - 5) ukończył szkolenie rozszerzające w ośrodku szkolenia lotniczego w zakresie uprawnień OJTI;
 - 6) zaliczył egzamin teoretyczny i praktyczny na symulatorze ATC przed komisją egzaminacyjną SRL.
18. Uzupełniające uprawnienie specjalne instruktora symulatorowego (OSTI) wydawane jest kontrolerowi ruchu lotniczego, który:
- 1) posiada lub posiadał licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego z co najmniej jednym uprawnieniem oraz z co najmniej 24 miesiącami pracy na stanowisku operacyjnym;
 - 2) ukończył szkolenie rozszerzające w ośrodku szkolenia lotniczego w zakresie uprawnień OJTI;
 - 3) zaliczył egzamin teoretyczny i praktyczny na symulatorze ATC przed komisją egzaminacyjną SRL.
19. W przypadku utworzenia nowego lotniska, nowego organu ATC lub wprowadzenia zmian w przestrzeni odpowiedzialności organu ATC, uprawnienia uzupełniające w jednostce dotyczące tych lotnisk lub nowo tworzonych części przestrzeni powietrznej wydaje się po zaliczeniu szkolenia z wykorzystaniem symulatora ATC w zakresie tych zmian – zgodnie ze specjalnym programem szkolenia – oraz po zaliczeniu egzaminu praktycznego na symulatorze ATC przed komisją egzaminacyjną SRL.

10.4. Szkolenie personelu biura odpraw załóg

1. Szkolenie personelu biura odpraw załóg dzieli się na dwa etapy:
 - 1) teoretyczny;
 - 2) praktyczny.
2. Szkolenie teoretyczne realizowane jest w WSOSP w Dęblinie, SPSP lub innych krajowych lub zagranicznych ośrodkach szkolenia.
3. Szkolenie praktyczne odbywa się na stanowiskach operacyjnych BOZ pod nadzorem

personelu posiadającego ważne uprawnienia specjalisty AIS zgodnie z zasadami ujętymi w INOP BOZ.

4. Do szkolenia praktycznego na stanowiskach operacyjnych BOZ dopuszcza się wyłącznie osoby, które z wynikiem pozytywnym ukończyły wymagane szkolenie teoretyczne.
5. Szkolenie praktyczne odbywa się na stanowisku operacyjnym BOZ pod nadzorem personelu posiadającego uprawnienia specjalisty AIS zgodnie z planem praktyk zatwierdzonym przez szefa LOSRL.
6. Nadzorujący praktykę na stanowisku operacyjnym ponosi pełną odpowiedzialność za działania praktykanta na stanowisku pracy.
7. Minimalny czas szkolenia na stanowisku operacyjnym wynosi 3 miesiące.
8. Praktyka w BOZ zakończona jest egzaminem końcowym przed komisją egzaminacyjną powołaną przez szefa LOSRL, w którym odbywała się praktyka.
9. W skład komisji wchodzi:
 - 1) szef LOSRL – przewodniczący komisji;
 - 2) szef BOZ – członek komisji;
 - 3) podoficer wyznaczony ze składu personelu BOZ, posiadający uprawnienia specjalisty AIS – członek komisji.
10. Po uzyskaniu przez szkolonego pozytywnego wyniku egzaminu praktycznego, przewodniczący komisji składa wniosek do dowódcy jednostki wojskowej o nadanie uprawnień specjalisty AIS.

10.5. Komisja egzaminacyjna Służb Ruchu Lotniczego

1. Komisja egzaminacyjna SRL, zwana dalej komisją, powoływana jest przez Szefa SSRL SZ RP na okres roku kalendarzowego.
2. Do zadań komisji należy:
 - 1) organizacja oraz przeprowadzanie egzaminów teoretycznych dla personelu ATS;
 - 2) organizacja oraz przeprowadzanie egzaminów praktycznych dla personelu ATS: na symulatorze ATC oraz stanowiskach operacyjnych w organach ATC;
 - 3) opracowywanie propozycji pytań, zadań i testów wraz z kryteriami ich oceniania;
 - 4) analizowanie wyników egzaminów oraz formułowanie wniosków;
 - 5) szkolenie kandydatów na egzaminatorów;
 - 6) udział w procesie OTP kontrolerów ruchu lotniczego;
 - 7) współpraca z CAPTO WSOSP w zakresie możliwości przeprowadzania egzaminów teoretycznych oraz praktycznych na symulatorze ATC.
3. W skład komisji wchodzi powołani przez Szefa SSRL SZ RP członkowie wyznaczeni jako:
 - 1) przewodniczący komisji egzaminacyjnej SRL, zwany dalej przewodniczącym – odpowiedzialny za koordynowanie prac komisji egzaminacyjnej;

- 2) sekretarz komisji egzaminacyjnej SRL, zwany dalej sekretarzem – odpowiedzialny za koordynowanie zadań związanych z funkcjonowaniem i prowadzeniem sekretariatu komisji egzaminacyjnej oraz organizacją, przebiegiem egzaminów i archiwizacją dokumentacji;
- 3) szef egzaminatorów teoretycznych – odpowiedzialny za organizację i koordynację przeprowadzenia egzaminu teoretycznego;
- 4) szef egzaminatorów praktycznych – odpowiedzialny za organizację i koordynację przeprowadzenia egzaminu praktycznego;
- 5) egzaminator teoretyczny – upoważniony do przeprowadzania egzaminów teoretycznych;
- 6) egzaminator praktyczny – upoważniony do przeprowadzania egzaminów praktycznych z uwzględnieniem:
 - a) egzaminator praktyczny 1 stopnia – to osoba uprawniona do sprawdzenia wiedzy i umiejętności na symulatorze ATC i stanowiskach operacyjnych w celu nadania, przedłużenia lub wznowienia uprawnień lotniczych kontrolera ruchu lotniczego we wszystkich organach ATC;
 - b) egzaminator praktyczny 2 stopnia – to osoba uprawniona do sprawdzenia wiedzy i umiejętności na symulatorze ATC i stanowiskach operacyjnych w celu nadania, przedłużenia lub wznowienia uprawnień lotniczych kontrolera ruchu lotniczego wyłącznie w określonym organie ATC;
 - c) Egzaminator praktyczny 3 stopnia - to osoba uprawniona do sprawdzenia wiedzy i umiejętności na wyznaczonych stanowiskach operacyjnych w wskazanych organach ATC wyłącznie w celu przedłużenia lub wznowienia uprawnień lotniczych kontrolera ruchu lotniczego.
4. Na egzaminatora teoretycznego może zostać powołana osoba, która posiada udokumentowaną wiedzę oraz doświadczenie w wymaganym dla określonego egzaminu zakresie.
5. Na egzaminatora praktycznego może zostać powołany kontroler ruchu lotniczego posiadający wiedzę i doświadczenie w pracy kontrolera ruchu lotniczego.
6. Egzaminatorzy praktyczni uprawnieni są do dokonywania wpisów w dokumentacji osobistej kontrolerów ruchu lotniczego.
7. Funkcje członków komisji wyszczególnionych w pkt 3 mogą być łączone.
8. Skład komisji egzaminacyjnej SRL określa się w rozkazy dziennym SSRL SZ RP.
9. Egzaminatorzy teoretyczni i praktyczni odbywają szkolenia okresowe i doraźne.
10. Do przeprowadzenia egzaminu nie może być wyznaczony egzaminator, który jest członkiem rodziny kandydata lub uczestniczył w procesie jego szkolenia w zakresie objętym egzaminem.
11. Do obowiązków członków komisji należy:
 - 1) bezstronne i obiektywne przeprowadzenie egzaminu poprzez rzetelną ocenę wiedzy

- i umiejętności kandydata;
- 2) zachowanie w tajemnicy, przed i w czasie trwania egzaminu treści egzaminacyjnych;
 - 3) rzetelne prowadzenie wymaganej dokumentacji.
12. Członkowie komisji w związku z wykonywanymi czynnościami mają obowiązek:
 - 1) legitymowania kandydatów przystępujących do egzaminu;
 - 2) odmowy przeprowadzenia egzaminu, w przypadku gdy:
 - a) niemożliwe jest ustalenie tożsamości osoby zgłaszającej się na egzamin,
 - b) kandydat zgłaszający się na egzamin znajduje się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu substancji psychoaktywnych,
 - c) kandydat zgłaszający się na egzamin zaproponował egzaminatorowi przyjęcie korzyści materialnej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu.
 13. Przystępując do egzaminu, kandydat powinien posiadać dokument tożsamości ze zdjęciem.
 14. W przypadku niezgłoszenia się kandydata na egzamin z zastrzeżeniem pkt 15, przyjmuje się, że kandydat nie zaliczył tego egzaminu.
 15. W przypadku uzasadnionej nieobecności kandydata spowodowanej w szczególności chorobą lub innymi zdarzeniami losowymi, przewodniczący może zdecydować o przesunięciu terminu egzaminu.
 16. Egzamin może być przeprowadzony z udziałem osoby niebędącej członkiem komisji, jeśli osoba ta uzyskała odpowiednie upoważnienie od przewodniczącego.
 17. Egzamin może zostać przerwany:
 - 1) na wniosek osoby egzaminowanej;
 - 2) przez egzaminatora:
 - a) w przypadku stwierdzenia, że zostały naruszone warunki bądź zasady przeprowadzania egzaminów,
 - b) w przypadku stwierdzenia, że wiedza i/lub umiejętności kandydata w całości wymagają ponownego sprawdzenia.
 18. Wynik egzaminu określa egzaminator poprzez wystawienie oceny: ZALICZONY lub NIEZALICZONY.
 19. W przypadku negatywnego wyniku egzaminu kandydat w terminie 7 dni od daty egzaminu ma prawo wnioskowania do przewodniczącego o umożliwienie przystąpienia do egzaminu poprawkowego. Egzamin poprawkowy przeprowadza się w terminie do 30 dni od daty poprzedniego egzaminu w obecności co najmniej 2 egzaminatorów z zastrzeżeniem pkt 20.
 20. Kandydat, który nie zaliczył egzaminu praktycznego, może przystąpić do egzaminu poprawkowego w okresie ważności egzaminu teoretycznego po ukończeniu dodatkowego szkolenia lub praktyki określonej przez egzaminatora praktycznego.
 21. W przypadku negatywnego wyniku egzaminu poprawkowego, kandydat może złożyć w

terminie 7 dni od daty egzaminu poprawkowego odwołanie od decyzji komisji do Szefa SSRL SZ RP. W wyniku analizy dokumentacji przeprowadzonego egzaminu Szef SSRL SZ RP może uznać:

- 1) odwołanie za niezasadne i podtrzymać negatywny wynik egzaminu;
 - 2) odwołanie za zasadne i wyznaczyć termin egzaminu komisyjnego.
22. Od wyniku końcowego egzaminu komisyjnego nie przysługuje prawo odwołania.
23. Egzamin teoretyczny:
- 1) egzamin teoretyczny jest ważny przez okres 2 lat od jego zaliczenia;
 - 2) do egzaminu teoretycznego może przystąpić kandydat lub kontroler ruchu lotniczego, który:
 - a) z wynikiem pozytywnym zaliczył szkolenie wstępne (podstawowe lub w zakresie uprawnienia) lub odpowiednie szkolenie uzupełniające,
 - b) uzyskał zgodę przewodniczącego na przystąpienie do egzaminu teoretycznego;
 - 3) egzaminy teoretyczne przeprowadza się zgodnie z zatwierdzonym przez Szefa SSRL SZ RP harmonogramem w ramach sesji egzaminacyjnej; przewodniczący określa terminy, miejsce, formę oraz zakres tych egzaminów;
 - 4) zakres egzaminu teoretycznego (wykaz przedmiotów) dla poszczególnych uprawnień lotniczych jest zgodny z zakresem wiedzy wyszczególnionym w załącznikach do Specyfikacji EUROCONTROL do szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego;
 - 5) egzamin teoretyczny przeprowadzany jest w trybie sesyjnym z udziałem zespołów egzaminacyjnych (podkomisji); w skład zespołu musi wchodzić co najmniej 2 egzaminatorów teoretycznych;
 - 6) egzamin teoretyczny uznaje się za zaliczony w przypadku zaliczenia z wynikiem pozytywnym wszystkich przedmiotów wskazanych dla poszczególnych uprawnień lotniczych;
 - 7) egzamin teoretyczny może być przeprowadzony w następującej formie:
 - a) testu pisemnego lub komputerowego – w formie pytań otwartych lub testu wyboru, który uznaje się za zaliczony w przypadkach, gdy kandydat udzieli co najmniej 75% prawidłowych odpowiedzi,
 - b) egzaminu ustnego – wynik egzaminu z określonego przedmiotu (-ów) określa zespół egzaminacyjny.
 - 8) test pisemny lub komputerowy może być jednym z etapów egzaminu ustnego;
 - 9) przed rozpoczęciem egzaminu teoretycznego egzaminator określa zasady przeprowadzenia egzaminu oraz kryteria jego oceny;
 - 10) w czasie egzaminu teoretycznego niedopuszczalne jest korzystanie z materiałów pomocniczych innych niż dostarczone przez komisję egzaminacyjną oraz porozumiewanie się z innymi osobami.
24. Egzamin praktyczny:

- 1) w ramach egzaminu praktycznego wyróżnia się:
 - a) egzamin praktyczny na symulatorze ATC,
 - b) egzamin praktyczny na stanowisku operacyjnym w organie ATC;
- 2) egzamin praktyczny na symulatorze ATC jest ważny przez okres 24 miesięcy od jego zaliczenia;
- 3) egzamin praktyczny na stanowisku operacyjnym zachowuje ważność zgodnie z zasadami określonymi dla ważności uprawnień lotniczych;
- 4) warunkiem przystąpienia do egzaminu praktycznego jest uzyskanie zaliczenia egzaminu teoretycznego;
- 5) do egzaminu praktycznego na symulatorze ATC może przystąpić kandydat lub kontroler ruchu lotniczego, który:
 - a) z wynikiem pozytywnym zaliczył szkolenie w zakresie uprawnienia lub odpowiednie szkolenie uzupełniające,
 - b) przystępuje do egzaminu w okresie ważności egzaminu teoretycznego,
 - c) uzyskał zgodę przewodniczącego na przystąpienie do egzaminu praktycznego na symulatorze ATC;
- 6) do egzaminu praktycznego na stanowisku operacyjnym w organie ATC może przystąpić kandydat lub kontroler ruchu lotniczego, który:
 - a) w przypadku ubiegania się o nowe uprawnienie:
 - ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie w jednostce,
 - przystępuje do egzaminu w okresie ważności egzaminu teoretycznego,
 - posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie,
 - uzyskał zgodę przewodniczącego na przystąpienie do egzaminu praktycznego na stanowisku operacyjnym,
 - b) w przypadku ubiegania się o wznowienie lub przedłużenie ważności uprawnień kontrolera ruchu lotniczego:
 - spełnia wymagania dotyczące wznowienia lub przedłużenia ważności uprawnień kontrolera ruchu lotniczego określone w rozdziale 9 *Instrukcji*,
 - posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie,
 - uzyskał zgodę przewodniczącego na przystąpienie do egzaminu praktycznego na stanowisku operacyjnym;
- 7) w przypadku gdy kandydat nie spełnia któregokolwiek z wymagań, o których mowa w ppkt 5 i 6, egzaminator praktyczny odmawia przeprowadzenia egzaminu i o powyższym fakcie informuje przewodniczącego;
- 8) egzamin praktyczny na symulatorze ATC lub stanowisku operacyjnym w organie ATC przeprowadza się bez udziału osób postronnych;
- 9) podczas egzaminu praktycznego egzaminator:
 - a) określa zadanie egzaminacyjne,

- b) sprawdza wiedzę teoretyczną kandydata dotyczącą zasad i procedur wykonywania czynności lotniczych objętych zadaniem egzaminacyjnym (wyszczególnionych w protokole egzaminacyjnym) oraz innych niezbędnych czynności lotniczych, w tym procedur awaryjnych, które nie są objęte zadaniem egzaminacyjnym z zastrzeżeniem, że sprawdzenie wiedzy teoretycznej:
 - odbędzie się przed rozpoczęciem części praktycznej egzaminu w odosobnionym miejscu bez udziału osób postronnych,
 - przeprowadzone zostanie w formie gwarantującej maksymalne wyegzekwowanie wiedzy (rozmowa, test pisemny, symulacje lokalne itp.),
 - c) nadzoruje i ocenia czynności lotnicze kandydata niezbędne do wykonywania zadania egzaminacyjnego,
 - d) omawia wynik egzaminu z kandydatem,
 - e) wypełnia i potwierdza dokumentację egzaminacyjną,
 - f) w przypadku egzaminu wymaganego do wznowienia lub przedłużenia ważności uprawnień lotniczych:
 - ocenia na podstawie licencji i/lub dokumentu przebiegu praktyki lotniczej kandydata, stan spełnienia przez niego innych niż egzamin praktyczny wymagań na wznowienie lub przedłużenie ważności uprawnienia,
 - po uzyskaniu przez kandydata pozytywnego wyniku egzaminu praktycznego
 - przedłuża na następny okres ważności uprawnienia podlegającego wznowieniu lub przedłużeniu;
- 10) minimalny czas trwania egzaminu praktycznego na symulatorze ATC wynosi godzinę.
- 11) minimalny czas trwania egzaminu praktycznego na stanowisku operacyjnym w organie ATC wynosi 2 godziny;
- 12) egzamin praktyczny na stanowisku operacyjnym przeprowadzany jest na aktywnym, odpowiednio wyposażonym stanowisku operacyjnym z zastrzeżeniem, że odbywa się:
- a) wyłącznie na stanowiskach operacyjnych, których zakresu dotyczy egzamin,
 - b) jeśli to możliwe – w trakcie zorganizowanego szkolenia lub okresie czasu z przewidywanym ruchem o natężeniu co najmniej średnim dla stanowiska/przestrzeni,
 - c) w obecności instruktora OJT posiadającego uprawnienia do pracy na danym stanowisku operacyjnym – w przypadku egzaminu przeprowadzanego przez egzaminatora praktycznego 1 stopnia,
 - d) w miarę możliwości bez obecności osób postronnych;
- 13) w uzasadnionych przypadkach, po uzyskaniu akceptacji przewodniczącego, egzamin praktyczny warunkujący wydanie nowych uprawnień lotniczych, albo wznowienie lub przedłużenie ważności posiadanych uprawnień lotniczych może

- odbyć się z wykorzystaniem symulatora ATC;
- 14) egzamin praktyczny na stanowisku operacyjnym w organie ATC należy bezwzględnie przerwać w przypadkach:
 - a) gdy poziom wiedzy teoretycznej kandydata może mieć NEGATYWNY wpływ na pracę operacyjną na stanowisku,
 - b) stwierdzenia utraty przez kandydata obrazu sytuacji ruchowej,
 - c) doprowadzenia przez kandydata do naruszenia ustalonych norm i minimów separacji,
 - d) złego (zgłoszonego) samopoczucia kandydata,
 - e) stwierdzenia, że kandydat może znajdować się pod wpływem substancji psychoaktywnych.
 - 15) W przypadkach określonych w ppkt 14 wynik egzaminu określa się jako NIEZALICZONY.
 - 16) w przypadku egzaminu praktycznego na symulatorze ATC dla kandydata ubiegającego się o uprawnienie OSTI lub egzaminu praktycznego na symulatorze ATC dla kandydata ubiegającego się o uprawnienie OJTI w sytuacjach, w których nie ma możliwości wyznaczenia praktykanta – kontrolera ruchu lotniczego, jego rolę może pełnić kontroler ruchu lotniczego; wówczas przed rozpoczęciem egzaminu egzaminator dla wyznaczonego kontrolera pełniącego rolę praktykanta przeprowadza instruktaż mający na celu ustalenie zakresu popełnianych błędów i metod interakcji z kontrolerem nadzorującym praktykę;
 - 17) kandydat zalicza egzamin praktyczny, jeżeli zaliczy podczas egzaminu wszystkie obowiązkowe czynności lotnicze (elementy) wskazane w protokole tego egzaminu;
 - 18) w przypadku negatywnego wyniku egzaminu praktycznego – egzaminator zobowiązany jest do wskazania rodzaju oraz ilości dodatkowego szkolenia lub dodatkowej praktyki.

11. DOKUMENTACJA LOTNISKOWEGO ORGANU SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO

11.1. Przepisy ogólne

1. Dokumentacja stanowisk operacyjnych LOSRL umożliwia utrzymanie wymaganej jakości zapewnianych służb, gwarantując jednocześnie jednolitość funkcjonowania LOSRL w SZ RP poprzez dokumentowanie oraz archiwizowanie pracy operacyjnej i procesu szkolenia.
2. Prowadzenie i archiwizowanie dokumentacji LOSRL pozwala określić przyczyny zdarzeń i poziom zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym oraz monitorować jakość zapewnianych służb ruchu lotniczego.
3. Do dokumentacji stanowisk operacyjnych LOSRL zalicza się następujące dokumenty:
 - 1) instrukcje operacyjne organów ATC (INOP TWR, INOP APP);
 - 2) instrukcję operacyjną biura odpraw załóg (INOP BOZ);
 - 3) porozumienia operacyjne (LoA);
 - 4) dobowy raport przebiegu służby (*Daily Log*) – załącznik 14;
 - 5) paski postępu lotu (FPS) – załącznik 15;
 - 6) plan szkolenia w jednostce (UTP) oraz indywidualny plan szkolenia w jednostce (ITP);
 - 7) formularz zgłoszenia o nieprawidłowości w ruchu lotniczym (ATIR) – załącznik 1;
 - 8) formularz zgłoszenia wtargnięcia na drogę startową (RI) – załącznik 2;
 - 9) formularz zgłoszenia zdarzenia ATM/CNS (dobrowolne lub obowiązkowe) – załącznik 3;
 - 10) formularz rozmowy telefonicznej o zagrożeniu- załącznik 5;
 - 11) dziennik ewidencji wykonanych operacji lotniczych;
 - 12) RIF – zbiór dokumentów bieżących.
4. Dodatkowo na przynajmniej jednym ze stanowisk operacyjnych LOSRL powinny być dostępne aktualne wydania dokumentów normatywnych wymienionych w załączniku 13.
5. Sprawdzenia aktualności wydań dokumentów normatywnych wymienionych w załączniku 13 dokonuje szef LOSRL – nie rzadziej niż raz w miesiącu.
6. Za aktualizację dokumentów normatywnych odpowiedzialny jest dowódca jednostki wojskowej, któremu podlega LOSRL.

11.2. Instrukcja operacyjna organu ATC

1. INOP organów ATC opisuje procedury postępowania oraz określa zasady funkcjonowania organu kontroli lotniska TWR i/lub organu kontroli zbliżania APP.

2. Za opracowanie oraz aktualizację INOP organu ATC odpowiedzialny jest szef LOSRL.
3. INOP organu ATC zatwierdza Szef SSRL SZ RP.

11.3. Instrukcja operacyjna biura odpraw załóg

1. INOP BOZ jest dokumentem zawierającym:
 - 1) zakres obowiązków personelu operacyjnego BOZ;
 - 2) standardowe procedury operacyjne lotniskowego biura odpraw załóg, które zostały ustanowione zgodnie z obowiązującymi przepisami i prawem lotniczym.
2. Za opracowanie oraz aktualizację INOP BOZ odpowiedzialny jest szef LOSRL.
3. INOP BOZ zatwierdza Szef SSRL SZ RP.

11.4. Porozumienia operacyjne (LoA)

1. W celu uregulowania zasad współpracy operacyjnej pomiędzy zainteresowanymi stronami (organami) tworzy się porozumienia operacyjne (LoA).
2. Porozumienie podpisują zainteresowane strony.
3. Treść porozumienia podlega akceptacji Szefa SSRL SZ RP.

11.5. Dobowy raport przebiegu służby (*Daily Log*)

1. Dobowy raport przebiegu służby (*Daily Log*) jest dokumentem przeznaczonym do archiwizacji zdarzeń operacyjnie ważnych dla funkcjonowania organu kontroli ruchu lotniczego.
2. Zdarzenia operacyjnie ważne to takie, które mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo oraz ciągłość służb ruchu lotniczego zapewnianych przez organ kontroli ruchu lotniczego. Ponadto dokument stanowi potwierdzenie odbycia praktyki operacyjnej w aspekcie utrzymania wymaganego poziomu kompetencji przez kontrolerów ruchu lotniczego.
3. Do zdarzeń operacyjnie ważnych zalicza się:
 - 1) podział czasu pracy na stanowiskach operacyjnych;
 - 2) status urządzeń technicznych (system radarowy, środki łączności) będących w wyposażeniu organu;
 - 3) zmiany mające wpływ na działalność operacyjną organu:
 - a) zmiany kierunku RWY w użyciu,
 - b) prace oraz ograniczenia na polu manewrowym lotniska,
 - c) istotne zmiany warunków atmosferycznych i związana z tym dostępność lotniska (lotnisk),
 - d) dostępność pomocy radionawigacyjnych,
 - e) ograniczenia w przestrzeni powietrznej;
 - 4) zdarzenia związane z realizacją szkolenia lotniczego;

- 5) zdarzenia związane z wykonywaniem funkcji misji *Air Policing*;
 - 6) zaistniałe sytuacje szczególne oraz odstępstwa od obowiązujących norm i przepisów mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu lotniczym;
 - 7) inne, ważne operacyjnie informacje.
4. *Daily Log* prowadzony jest przez zmiany dyżurne organu ATC w systemie 24-godzinnym.
 5. Do dokonywania wpisów w *Daily Log* upoważniony jest wyłącznie członek zmiany dyżurnej organu ATC.
 6. Dokument składa się z 3 części:
 - 1) część 1 – zawiera wykaz imienny personelu wchodzącego w skład zmiany dyżurnej organu oraz listę kontrolną obowiązkowych czynności podczas przejścia stanowiska operacyjnego;
 - 2) część 2 – zawiera szczegółowy podział czasu pracy personelu na stanowiskach operacyjnych organu kontroli ruchu lotniczego z uwzględnieniem czasu rozpoczęcia i zakończenia pełnienia obowiązków na stanowisku;
 - 3) część 3 – zawiera informacje dotyczące zdarzeń operacyjnie ważnych wraz z ich czasem wystąpienia; wpisy potwierdzone są inicjałami wpisującego.
 7. *Daily Log* prowadzi się zgodnie z poniższymi zasadami:
 - 1) wpisów dokonuje się pismem drukowanym;
 - 2) każdy wpis sygnowany jest inicjałami osoby dokonującej wpisu;
 - 3) za treść wpisu odpowiada osoba jego dokonująca;
 - 4) zastosowanie ma czas UTC.
 8. Dokument podlega archiwizacji przez szefa LOSRL przez okres 3 miesięcy.
 9. Wzór dobowego raportu przebiegu służby zawiera załącznik 14.

11.6. Paski postępu lotu (FPS)

1. Paski postępu lotu stanowią dokument zawierający informacje ze złożonego planu lotu oraz bieżącego planu lotu. Informacje w nich zawarte wprowadzane są przez kontrolera ruchu lotniczego na podstawie wydawanych zezwoleń, instrukcji, zwolnień kontroli oraz meldunków składanych przez załogi statków powietrznych.
2. Wyróżnia się następujące rodzaje pasków postępu lotu:
 - 1) żółte – przylotowe;
 - 2) niebieskie – odlotowe;
 - 3) czerwone – przelot przez przestrzeń, loty szkolne, zajęcie przestrzeni.
3. Paski postępu lotu podlegają archiwizacji przez szefa LOSRL przez okres 1 miesiąca.
4. Wzory oraz sposób wypełniania pasków postępu lotu zawiera załącznik 15.
5. Ze względu na specyfikę operacji lotniczych, dopuszcza się stosowanie innych, niż wskazane paski postępu lotu. Warunkiem ich stosowania jest akceptacja Szefa SSRL

SZ RP oraz umieszczenie odpowiedniego wpisu w INOP organu ATC.

11.7. Plan szkolenia w jednostce (UTP)

1. Plan szkolenia w jednostce (UTP) normuje i precyzuje przebieg szkolenia praktykantów – kontrolerów ruchu lotniczego na stanowiskach operacyjnych organów kontroli ruchu lotniczego.
2. Plany szkoleń w jednostce:
 - 1) określają szczegółowo czas trwania, przebieg, tematykę i harmonogram szkolenia;
 - 2) umożliwiają stosowanie procedur obowiązujących w jednostce;
 - 3) realizowane są pod nadzorem instruktora OJT;
 - 4) wykazują wszystkie elementy systemu oceny wiedzy i umiejętności, w tym:
 - a) organizację pracy,
 - b) ocenę postępów szkolenia oraz egzaminy;
 - 5) zapewniają przeszkolenie kandydatów w wystarczającym stopniu w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i zarządzania sytuacjami kryzysowymi;
 - 6) określają długość każdego z etapów i faz szkolenia w jednostce;
3. Plan szkolenia w jednostce opracowuje się zgodnie z EUROCONTROL *Guidelines for the Development of Unit Training Plans*.
4. W przypadku określenia indywidualnych zasad szkolenia opracowuje się indywidualny plan szkolenia w jednostce (ITP).
5. Plany szkolenia w jednostce UTP/ITP zatwierdza Szef SSRL SZ RP.

11.8. Zgłoszenie o nieprawidłowościach w ruchu lotniczym

1. Zgłoszenie o nieprawidłowości w ruchu lotniczym (ATIR – *Air Traffic Incident Report*) składane jest przez kontrolera ruchu lotniczego każdorazowo, gdy podczas jego pracy operacyjnej wystąpiła jakakolwiek nieprawidłowość mająca lub mogąca mieć bezpośredni lub pośredni wpływ na poziom bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.
2. Postępowanie związane ze składaniem zgłoszenia ATIR opisane jest w rozdziale 4 („Zdarzenia w ruchu lotniczym”) niniejszej *Instrukcji*.
3. Wzór formularza zgłoszenia ATIR przedstawia załącznik 1.

11.9. Zgłoszenie wtargnięcia na drogę startową

1. Zgłoszenie wtargnięcia na drogę startową (RI – *Runway Incursion*) składane jest każdorazowo przez kontrolera ruchu lotniczego, gdy podczas jego pracy na stanowisku operacyjnym miało miejsce wtargnięcie na drogę startową lub drogę kołowania, z koniecznością podjęcia działań w celu uniknięcia kolizji lub wtargnięcie na drogę startową lub drogę kołowania – bez konieczności podjęcia działań w celu uniknięcia kolizji.

2. Postępowanie związane ze składaniem zgłoszenia RI opisane jest w rozdziale 4 („Zdarzenia w ruchu lotniczym”) niniejszej *Instrukcji*.
3. Wzór formularza zgłoszenia przedstawia załącznik 2.

11.10. Licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL)

1. Licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego jest dokumentem wydawanym z upoważnienia Ministra Obrony Narodowej przez Szefa SSRL SZ RP po spełnieniu wymagań ujętych w rozdziale 8 niniejszej *Instrukcji*.
2. Posiadanie licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego wraz z uprawnieniami jest warunkiem pracy na stanowiskach operacyjnych organów kontroli ruchu lotniczego.
3. Wzór licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego zawiera załącznik 16.

11.11. Licencja praktykanta – wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL)

1. Licencja praktykanta – wojskowego kontrolera ruchu lotniczego jest dokumentem wydawanym z upoważnienia Ministra Obrony Narodowej przez Szefa SSRL SZ RP po spełnieniu wymogów określonych w rozdziale 8 niniejszej *Instrukcji*.
2. Posiadanie licencji praktykanta – kontrolera ruchu lotniczego wraz z uprawnieniami warunkuje zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego pod nadzorem instruktora OJT w ramach procesu szkolenia praktycznego na stanowiskach operacyjnych organów kontroli ruchu lotniczego.
3. Wzór licencji praktykanta – wojskowego kontrolera ruchu lotniczego zawiera załącznik 17.

11.12. Wykaz uprawnień kontrolera ruchu lotniczego

1. Wykaz uprawnień kontrolera ruchu lotniczego stanowi świadectwo posiadania wymaganych uprawnień do pracy na stanowiskach operacyjnych organów kontroli ruchu lotniczego lotnisk wojskowych – załącznik 18.

ZAŁĄCZNIKI

Formularz zgłoszenia nieprawidłowości w ruchu lotniczym¹⁾
Air Traffic Incident Report Form

1. Rodzaj nieprawidłowości²⁾ <input type="checkbox"/> Zbliżenie <input type="checkbox"/> Przeszkoda na drodze startowej <input type="checkbox"/> Nieuprawnione wtargnięcie na drogę startową <input type="checkbox"/> Procedura <input type="checkbox"/> Urządzenie				2. Data/czas nie- prawidłowości			
				3. Pozycja			
4. Statki powietrzne uczestniczące w zdarzeniu³⁾							
Obiekt/statek powietrzny 1:				Obiekt/statek powietrzny 2:			
Znak wywo- lawczy	.....	Typ	.....	Znak wywo- lawczy	.....	Typ	.....
Rodzaj planu lotu	<input type="checkbox"/> IFR	<input type="checkbox"/> VFR	<input type="checkbox"/> Żaden	Rodzaj planu lotu	<input type="checkbox"/> IFR	<input type="checkbox"/> VFR	<input type="checkbox"/> Żaden
Kurs i trasa				Kurs i trasa			
Prędkość (GND)	..... kt	..... km/h		Prędkość (GND)	..... kt	..... km/h	
Wysokość/poziom lotu				Wysokość/poziom lotu			
Identyfikacja radarowa <input type="checkbox"/> Bez radaru <input type="checkbox"/> Identyfikacja radarowa <input type="checkbox"/> Brak identyfikacji radarowej				Identyfikacja radarowa <input type="checkbox"/> Bez radaru <input type="checkbox"/> Identyfikacja radarowa <input type="checkbox"/> Brak identyfikacji radarowej			
Wznoszenie lub zniżanie statku powietrznego <input type="checkbox"/> Lot poziomy <input type="checkbox"/> Wznoszenie <input type="checkbox"/> Zniżanie				Wznoszenie lub zniżanie statku powietrznego <input type="checkbox"/> Lot poziomy <input type="checkbox"/> Wznoszenie <input type="checkbox"/> Zniżanie			
Przekazane informacje o ruchu <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie radaru <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie obserwacji wzrokowej <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie innych informacji				Przekazane informacje o ruchu <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie radaru <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie obserwacji wzrokowej <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie innych informacji			
Rada dla uniknięcia kolizji wydana przez ATS <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie radaru <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie obserwacji wzrokowej <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie innych informacji				Rada dla uniknięcia kolizji wydana przez ATS <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie radaru <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie obserwacji wzrokowej <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie innych informacji			
Pokładowy system zapobiegania kolizji – ACAS <input type="checkbox"/> Brak <input type="checkbox"/> Przekazana informacja doradcza o ruchu (TA) <input type="checkbox"/> Przekazana propozycja rozwiązania (RA) <input type="checkbox"/> Nieprzekazana informacja doradcza o ruchu (TA) ani propozycja rozwiązania (RA)				Pokładowy system zapobiegania kolizji – ACAS <input type="checkbox"/> Brak <input type="checkbox"/> Przekazana informacja doradcza o ruchu (TA) <input type="checkbox"/> Przekazana propozycja rozwiązania (RA) <input type="checkbox"/> Nieprzekazana informacja doradcza o ruchu (TA) ani propozycja rozwiązania (RA)			
Podjęte działania antykolizyjne <input type="checkbox"/> Tak <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Nie ustalono				Podjęte działania antykolizyjne <input type="checkbox"/> Tak <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Nie ustalono			
5. Odległość	Najmniejsza odległość pozioma	.....		Najmniejsza odległość pionowa	.....	
6. Warunki meteorologiczne podczas lotu				<input type="checkbox"/> IMC		<input type="checkbox"/> VMC	

1) Formularz dostosowany do wzoru ICAO z Doc 4444.

2) Patrz objaśnienia na stronie drugiej.

3) W przypadku większej liczby obiektów/statków powietrznych użyj dodatkowego formularza.

VERTE →

Formularz zgłoszenia zdarzenia ATM/CNS

Przeczytaj objaśnienia umieszczone na stronie drugiej. Opisz to, co uważasz za istotne i ważne.
Wypełnij tak dużo pól, jak to możliwe. Wstaw odpowiednio tam, gdzie to właściwe.

1. Odbiorca zgłoszenia	Zgłoszenie obowiązkowe		Zgłoszenie dobrowolne	
	<input type="checkbox"/> Szef LOSRL		<input type="checkbox"/> Szef LOSRL	
2. Rodzaj zdarzenia	<input type="checkbox"/> Zdarzenie operacyjne	<input type="checkbox"/> Zdarzenie techniczne	<input type="checkbox"/> Zdarzenie organizacyjne	
3. Nazwa zdarzenia		4. Data i godzina (godziny) zdarzenia / UTC DATA: DD-MM-RRRR GODZINA (GODZINY): HH-MM		
5a. Miejsce zdarzenia operacyjnego <input type="checkbox"/> AD <input type="checkbox"/> MCTR <input type="checkbox"/> MTMA <input type="checkbox"/> MATZ <input type="checkbox"/> INNE		5b. Obiekt zdarzenia technicznego <input type="checkbox"/> COM <input type="checkbox"/> NAV <input type="checkbox"/> RAD		
6. Uczestnicy zdarzenia operacyjnego*				
Statek powietrzny nr 1 Callsign Typ		Statek powietrzny nr 2 Callsign Typ		Inny uczestnik
7 Przebieg zdarzenia*				
8 Podjęte działania*				
9. Stopień zagrożenia				
Zdarzenie operacyjne			Zdarzenie techniczne	
Waga zagrożenia <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E		Częstość występowania <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	Waga zagrożenia <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E	
		Częstość występowania <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5		
10. Załączniki		<input type="checkbox"/> Meldunek ATIR <input type="checkbox"/> Meldunek <i>Runway Incursion</i> <input type="checkbox"/> Inne		
11. Organ ATC, sektor, stanowisko pracy, imię i nazwisko, data wypełnienia** / / / / ORGAN ATM SEKTOR STANOWISKO PRACY STOPIEŃ, IMIĘ I NAZWISKO DATA: DD-MM-RRRR				

* Użyj dodatkowego formularza, jeżeli jest to konieczne.

** W przypadku zgłoszenia dobrowolnego podawanie danych personalnych nie jest wymagane.

Punkt 1. Odbiorca zgłoszenia Odbiorcą zgłoszenia jest szef LOSRL, który z kolei przekazuje meldunek do osób wyszczególnionych w <i>Instrukcji ruchu lotniczego Sił Zbrojnych RP</i> .	<input type="checkbox"/> Szef LOSRL																																			
Punkt 2. Rodzaj zdarzenia Zdarzenie należy zakwalifikować jako zdarzenie operacyjne lub zdarzenie techniczne lub zdarzenie organizacyjne.	<input type="checkbox"/> Zdarzenie operacyjne <input type="checkbox"/> Zdarzenie techniczne <input type="checkbox"/> Zdarzenie organizacyjne																																			
Punkt 3. Nazwa zdarzenia Nazwa zdarzenia powinna oddawać charakter zdarzenia i w miarę możliwości być zgodna z nazwami zdarzeń ujętych w obowiązującej <i>IRL</i> .	Wypadek lotniczy a/c SPABC/AN2 w CTR Niebezpieczne zbliżenie a/c ABC101 i XYZ987 Awaria VOR/DME LIN Praca w zmniejszonej obsadzie																																			
Punkt 4. Data i godzina (godziny) zdarzenia Należy wpisać datę zdarzenia i godzinę lub przedział czasu zajścia zdarzenia w UTC.	20-01-2009, 15.01 UTC 31-01-2009, 15.00–17.15 UTC																																			
Punkt 5a. Miejsce zdarzenia operacyjnego Punkt ten należy wypełnić w przypadku zaistnienia zdarzenia operacyjnego w ATM.	<input type="checkbox"/> ADEPXX.....																																			
Punkt 5b. Obiekt zdarzenia technicznego Punkt ten należy wypełnić w przypadku zaistnienia zdarzenia technicznego.	<input type="checkbox"/> NAVVOR/DME LIN.....																																			
Punkt 6. Uczestnicy zdarzenia operacyjnego Punkt ten należy wypełnić w przypadku zaistnienia zdarzenia operacyjnego w ATM.	ABC101, B737/XYZ987, AN28/samochód straży																																			
Punkt 7. Przebieg zdarzenia Przebieg zdarzenia należy opisać, podając podstawowe fakty, okoliczności i przyczyny zdarzenia.	O 12.01 UTC samochód straży 1 wjechał bez zezwolenia na RWY22. W tym czasie podchodził a/c XYZ987, AN28																																			
Punkt 8. Podjęte działania Należy opisać działania, jakie zostały podjęte w trakcie zdarzenia lub bezpośrednio po nim przez personel ATM/CNS w celu zapewnienia wymaganego stopnia bezpieczeństwa.	Przerwałem podejście a/c XYZ987, nakazałem wykonanie odejścia na drugi krąg. Zadzwoniłem do Dyżurnego Portu. Sporządziłem raport Runway Incursion																																			
Punkt 9. Stopień zagrożenia Stopień zagrożenia należy określić dla zdarzenia operacyjnego oraz zdarzenia technicznego. Stopień zagrożenia składa się z wagi zagrożenia oraz częstotliwości występowania zdarzenia. <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;">Zdarzenie operacyjne</td> <td style="width: 30%;">Zdarzenie techniczne</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td>Wypadek (nieklasyfikowany)</td> <td>(AA) Całkowita niemożność bezpiecznego zapewnienia służb ATM</td> <td>Częstość występowania</td> <td>Waga zagrożenia</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(A) Poważny incydent</td> <td>(A) Poważna niemożność bezpiecznego zapewnienia służb ATM</td> <td>(1) Bardzo często</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(B) Główny incydent</td> <td>(B) Częściowa niemożność bezpiecznego zapewnienia służb ATM</td> <td>(2) Często</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(C) Znaczący incydent</td> <td>(C) Zdolność zapewnienia bezpiecznej, ale zdegradowanej służby ATM</td> <td>(3) Sporadycznie</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(D) Nieokreślony incydent</td> <td>(D) Nieokreślone zdarzenie</td> <td>(4) Rzadko</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(E) Incydent niewpływający na bezpieczeństwo</td> <td>(E) Zdarzenie niewpływające na zapewnianie służb ATM</td> <td>(5) Bardzo rzadko</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Zdarzenie operacyjne	Zdarzenie techniczne				Wypadek (nieklasyfikowany)	(AA) Całkowita niemożność bezpiecznego zapewnienia służb ATM	Częstość występowania	Waga zagrożenia		(A) Poważny incydent	(A) Poważna niemożność bezpiecznego zapewnienia służb ATM	(1) Bardzo często			(B) Główny incydent	(B) Częściowa niemożność bezpiecznego zapewnienia służb ATM	(2) Często			(C) Znaczący incydent	(C) Zdolność zapewnienia bezpiecznej, ale zdegradowanej służby ATM	(3) Sporadycznie			(D) Nieokreślony incydent	(D) Nieokreślone zdarzenie	(4) Rzadko			(E) Incydent niewpływający na bezpieczeństwo	(E) Zdarzenie niewpływające na zapewnianie służb ATM	(5) Bardzo rzadko			A3 – poważny incydent występujący sporadycznie AA5 – całkowita niemożność bezpiecznego zapewnienia służb ATM występująca bardzo rzadko E1 – incydent niewpływający na bezpieczeństwo, występujący bardzo często Wypadek lotniczy Nie klasyfikujemy!
Zdarzenie operacyjne	Zdarzenie techniczne																																			
Wypadek (nieklasyfikowany)	(AA) Całkowita niemożność bezpiecznego zapewnienia służb ATM	Częstość występowania	Waga zagrożenia																																	
(A) Poważny incydent	(A) Poważna niemożność bezpiecznego zapewnienia służb ATM	(1) Bardzo często																																		
(B) Główny incydent	(B) Częściowa niemożność bezpiecznego zapewnienia służb ATM	(2) Często																																		
(C) Znaczący incydent	(C) Zdolność zapewnienia bezpiecznej, ale zdegradowanej służby ATM	(3) Sporadycznie																																		
(D) Nieokreślony incydent	(D) Nieokreślone zdarzenie	(4) Rzadko																																		
(E) Incydent niewpływający na bezpieczeństwo	(E) Zdarzenie niewpływające na zapewnianie służb ATM	(5) Bardzo rzadko																																		
Punkt 10. Załączniki Do formularza mogą być załączone dokumenty i materiały. Mogą nimi być zarówno meldunki, których składanie opisane jest przepisami, np.: meldunek ATIR, meldunek <i>Runway Incursion</i> , jak i inne materiały takie jak notatka służbowa, depesze ATS, paski postępu lotu itp. Rodzaje nieprawidłowości, które wymagają wypełnienia formularza ATIR: 1) wystąpienie przeszkody (za przeszkodę uważa się także zwierzęta lub stada ptaków) na drodze startowej lub w jej otoczeniu, która może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa dla startującego lub lądującego statku powietrznego; 2) nieuprawnione wtargnięcie na drogę startową, które może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa dla startującego lub lądującego statku powietrznego; 3) wygenerowanie STCA, w następstwie zdarzenia związanego z naruszeniem minimów separacji; 4) wystąpienie RA lub innego znaczącego zdarzenia związanego z działaniem ACAS; 5) wystąpienie MSAW, w następstwie zdarzenia, gdy naruszenie minimalnej bezpiecznej wysokości bezwzględnej było niezamierzone i stanowiło dla statku powietrznego wykonującego lot kontrolowany potencjalne zagrożenie zderzenia z terenem; 6) niebezpieczne zbliżenie (AIRPROX); 7) poważne trudności powodujące zagrożenie dla statków powietrznych powstałe w wyniku błędnych procedur, nieprzestrzegania ustalonych procedur lub uszkodzenia urządzeń naziemnych. Wypełnienie formularza <i>Runway Incursion</i> jest wymagane w przypadku zajścia zdarzenia polegającego na nieuprawnionej obecności statku powietrznego, pojazdu lub osoby na polu wzlotów.	<input type="checkbox"/> Meldunek ATIR <input type="checkbox"/> Meldunek <i>Runway Incursion</i> <input type="checkbox"/> InnePlan lotu.....																																			
Punkt 11. Organ ATC, sektor, stanowisko pracy, imię i nazwisko, data wypełnienia Wypełniony formularz należy podpisać, podając: nazwę organu ATM, stanowisko pracy, imię i nazwisko oraz datę wypełnienia. W przypadku zgłoszenia zdarzenia w systemie dobrowolnym podawanie danych personalnych nie jest wymagane.	TWR EPXX, kontroler ruchu lotniczego (ADC), Jan Kowalski, 31-01-2009																																			

Zalecany schemat systemu pracy kontrolerów ruchu lotniczego

Warianty pracy kontrolerów ruchu lotniczego							
Wariant	Liczba personelu		Maksymalny czas pracy		Minimalna przerwa w pracy operacyjnej	Uwagi	
	ATCO	akrl	Na dobę	Stanowisko operacyjne			
I (24h)	A	1 (24h)	-	12	-	-	12h w gotowości do pracy
	B	1 (24h)	1 (24h)	14	-	-	10h w gotowości do pracy
	C	2 (24h)	1 (24h)	12	2h	1h	-
	D	2 1 (24h) 1 (12h)	-	-	3h	1h	-
	E	2 1 (24h) 1 (12h)	1 (24h)	-	3h	1h	-
	F	2 1 (24h) 1 (8h)	-	-	3h	1h	-
	G	2 1 (24h) 1 (8h)	1 (24h)	-	3h	1h	-
II (12h)	A	1 (12h)	-	8	-	-	4h w gotowości do pracy
	B	1 (12h)	1 (12h)	10	-	-	2h w gotowości do pracy
	C	2 (12h)	1 (12h)	-	2h	1h	-
	D	2 1 (12h) 1 (8h)	-	-	3h	1h	-
	E	2 1 (12h) 1 (8h)	1 (12h)	-	2h	1h	-
III (8h)	A	1 (8h)	-	8	-	-	-
	B	1 (8h)	1 (8h)	8	-	-	-
	C	2 (8h)	-	-	2h	1h	-
	D	2 (8h)	1 (8h)	-	2h	1h	-

Warianty pracy w zależności od natężenia ruchu lotniczego						
Natężenie	Zalecany wariant pracy					
MAŁE do 6000 operacji/rok	IA	IB	IIA	IIB	IIIA	IIIB
ŚREDNIE 6000 – 15000 operacji/rok	ID	IE	IF	IG	IID	
DUŻE powyżej 15000 operacji/rok	IC	IIC	IIE	IIIC	IIID	

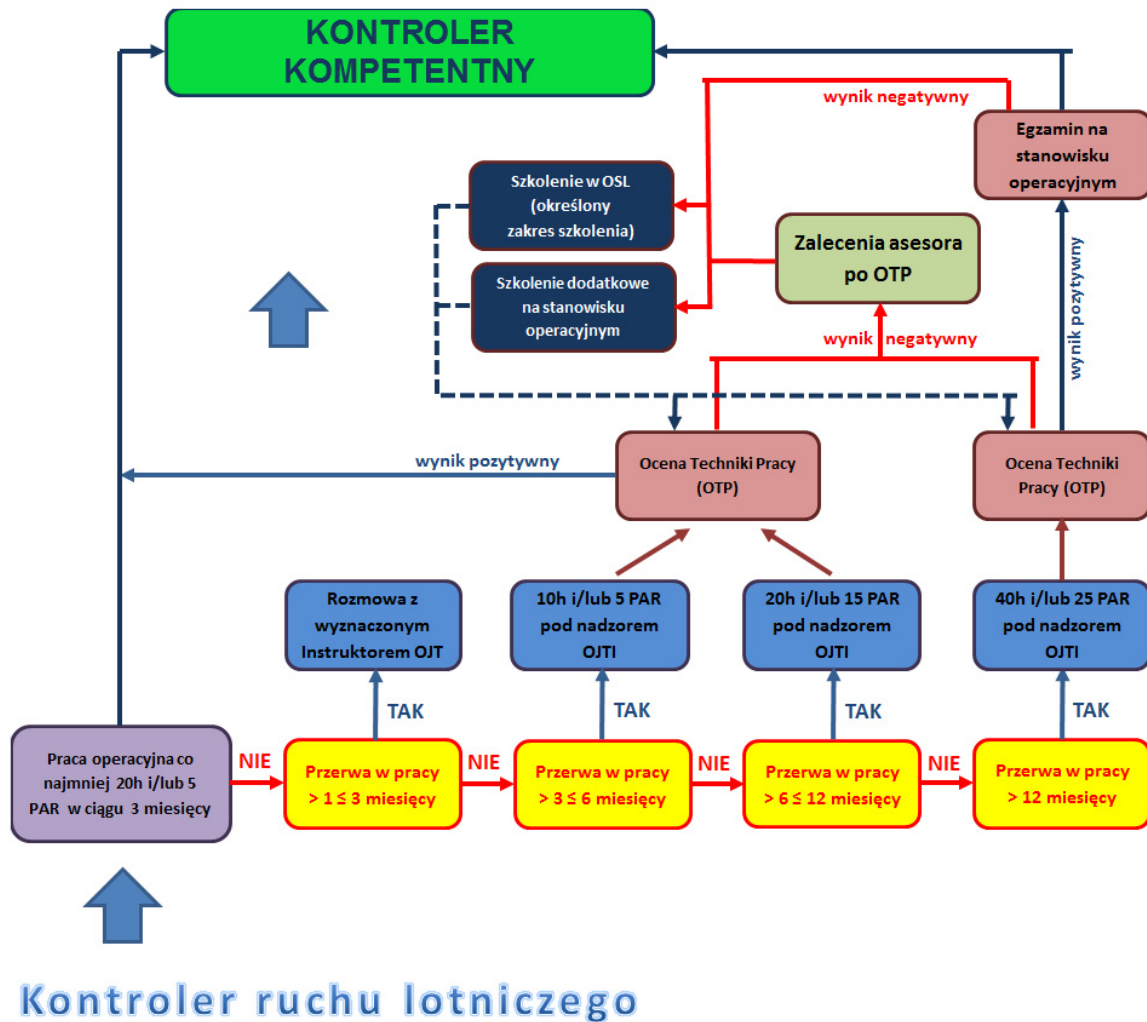
Formularz rozmowy telefonicznej o zagrożeniu

Treść informacji o zagrożeniu:						
Tożsamość rozmówcy, nazwa organizacji:						
Wiek:		dziecko		młodzież		dorosły
Płeć:		kobieta		mężczyzna		nieokreślona
Charakterystyka głosu:		podekscytowany		cichy		szybki
niski		wysoki		głęboki		wyraźny
chrapliwy		przyjemny		przerywany		pod wpływem alkoholu
jąkający się		znajomy (czyj) :		inne :		
Odgłosy w tle rozmowy :			lotnisko		biuro	
pociąg		rozmowy w tle		wrzawa		przemysłowe
Jakość połączenia :			dobra		zła	
					GSM:	
Stopień opanowania języka :						
Akcent:		lokalny		regionalny		inne:
Sposób prowadzenia rozmowy i akcentowane groźby (zachowanie):			spokojny/e		rozniewany/e	
wykształcony/e		wulgarny/e		odtworzenie nagrania		odczytanie
Inne spostrzeżenia odbiorcy zgłoszenia:						
Informacje przekazano do:						
Nazwisko osoby przyjmującej informację:						
Numer telefonu, na które wpłynęło zgłoszenie:						
Czas zgłoszenia:				Data:		
Data i godzina przekazania informacji:						
Podpis osoby przekazującej informację:						

Minimalne wymagane wyposażenie techniczne stanowisk operacyjnych organów ATS

Lp.	Wyposażenie	TWR	APP	BOZ
1.	Radiostacja VHF/UHF w ukompletowaniu ze słuchawkami, mikrofonem i panelem sterowania (zalecana możliwość podłączenia dwóch zestawów słuchawki i mikrofon dla Instruktora oraz szkolonego)	X	X	
2.	Telefon, faks, terminal AFTN	X	X	X
3.	Zasilanie zasadnicze	X	X	X
4.	Zasilanie awaryjne	X	X	X
5.	Przenośna lampa sygnalizacyjna (<i>light gun</i>)/ pistolet sygnałowy	X		
6.	Zestaw monitorujący warunki meteorologiczne (barometr, termometr, wiatromierz)	X	X	
7.	Zegar (wskazujący czas w godzinach, minutach i sekundach)	X	X	X
8.	Zestaw sterowania światłami pola naziemnego ruchu lotniczego lotniska	X		
9.	Panel monitorowania pomocy nawigacyjnych	X		
10.	Oświetlenie pomieszczeń	X	X	X
11.	Wskaźnik radarowy do pracy przy świetle dziennym	X		
12.	Wskaźniki radaru z panelem sterowania		X	
13.	Zestaw pasków postępu lotu	X	X	
14.	Schowki / ekspozycje (NOTAM itp.)	X	X	X
15.	Lornetka (ze stabilizacją obrazu)	X		
16.	Stanowisko komputerowe z drukarką (zalecana sieciowa)	X	X	X
17.	Stanowisko komputerowe z dostępem do Internetu	X	X	X

Schemat utrzymania kompetencji w organie ATC



**Karta oceny techniki pracy
(kontroler ruchu lotniczego)**

	KARTA OCENY TECHNIKI PRACY (OTP) kontroler ruchu lotniczego
---	---

Organ ATC	Data ____-____-____	Aktualna data ważności OTP ____-____-____	Następna data ważności OTP ____-____-____
-----------	------------------------	--	--

OCENIANY KONTROLER RUCHU LOTNICZEGO		
Stopień	Imię	Nazwisko
Numer WU / licencji	Oceniane uprawnienie	Data ważności uprawnień ____-____-____

ASESOR		
Stopień	Imię	Nazwisko

Rezultat oceny techniki pracy kontrolera ruchu lotniczego:

KOMPETENTNY / NIEKOMPETENTNY*

.....
data i podpis asesora

Oświadczam, że utrzymuję wymagany poziom kompetencji zgodnie z zasadami ujętymi w *Instrukcji Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP*:

.....
data i podpis kontrolera ruchu lotniczego

Zgadzam się / nie zgadzam się* z otrzymaną oceną techniki pracy i zaleceniami metodycznymi:

.....
data i podpis kontrolera ruchu lotniczego


* niepotrzebne skreślić

OCENA UMIEJĘTNOŚCI		
Umiejętność	Umiejętność szczegółowa	Uwagi
Stosowanie przepisów	Umie stosować wiedzę specjalistyczną o przestrzeni odpowiedzialności, procedurach lokalnych, meteorologii i posługiwaniu się wyposażeniem technicznym.	
Prowadzenie łączności radiowej i koordynacji telefonicznej	Umie stosować prawidłowe procedury w koordynacji i łączności radiotelefonicznej, używając standardowej frazeologii w języku angielskim i polskim.	
Porozumiewanie się	Umie opisać sytuację w sposób jasny i zrozumiały. Udziela precyzyjnych, jasnych i jednoznacznych informacji poprzez zastosowanie odpowiedniego nacisku, prędkości mówienia i głosu. Posługuje się odpowiednią terminologią.	
Zobrazowanie informacji o ruchu	Demonstruje prawidłowe ułożenie i uaktualnianie pasków postępu lotu celu prawidłowego odzwierciedlenia sytuacji ruchowej. Jasna, kompletna i czytelna notacja na paskach.	
Planowanie ruchu	Planuje ruch z wyprzedzeniem, w celu zapewnienia jego bezpiecznego i ekonomicznego przepływu. Posiada umiejętność przyswojenia i użycia napływających nowych informacji. Zapewnia aktywny sposób pracy.	
Wykrywanie konfliktów	Ujawnia i analizuje potencjalne problemy i zapewnia akceptowalne rozwiązanie w odpowiednim czasie.	
Świadomość sytuacyjna	Zdobywa i utrzymuje „obraz” sytuacji ruchowej za pomocą wszystkich dostępnych źródeł informacji, nawet spoza przestrzeni odpowiedzialności. Ma świadomość własnych ograniczeń w stosunku do obłożenia ruchem.	
Reakcje	Reaguje w dobrym momencie, elastycznie i odpowiednio do zmian wywołanych sytuacją ruchową. Przekazuje zmiany zezwoleń w porę. Łączy w całość wydane wcześniej zezwolenia. Prawidłowo planuje hierarchię ważności.	
Przestrzeganie minimów separacji	Stosuje opublikowane minima separacji.	
Zdolność regeneracji sił	Zapewnia ciągłą służbę przez dłuższy okres czasu nawet przy dużym obciążeniu ruchem. Zapewnia nie zredukowaną wydajność mimo emocji związanych z pracą. Umie oszacować swoje obciążenie pracą i zapewnić sobie pomoc w odpowiednim czasie. Uwzględnia limity sąsiednich organów związane z regeneracją sił.	
Praca w zespole	Zdaje sobie sprawę, że każdy członek zespołu ma wkład w rozwój dobrej pracy zespołowej. Zapewnia i otrzymuje pomoc. Odpowiada na propozycje od członków zespołu. Wychwytuje pomyłki. Zapewnia bezpieczeństwo i skuteczność poprzez dobrą współpracę w zespole.	

INNE UWAGI DO OCENIANEJ PRACY

ADNOTACJE PEŁNOMOCNIKA DS. OTP

**Karta oceny techniki pracy
(instruktor OJT)**

	KARTA OCENY TECHNIKI PRACY (OTP) Instruktor OJT
---	---

Organ ATC	Data ____-____-____	Aktualna data ważności OTP ____-____-____	Następna data ważności OTP ____-____-____
-----------	------------------------	--	--

OCENIANY INSTRUKTOR OJT		
Stopień	Imię	Nazwisko
Numer WU / licencji	Oceniane uprawnienie OJTI	Data ważności uprawnień ____-____-____

NADZOROWANY PRAKTYKANT-KONTROLER RUCHU LOTNICZEGO		
Stopień	Imię	Nazwisko
Numer WU / licencji	Oceniane uprawnienie	Data ważności uprawnień ____-____-____

ASESOR		
Stopień	Imię	Nazwisko

<p>Rezultat oceny techniki pracy Instruktora OJT:</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">KOMPETENTNY / NIEKOMPETENTNY*</p> <p style="text-align: right; margin-right: 50px;">..... data i podpis asesora</p>
<p>Zgadzam się / nie zgadzam się* z otrzymaną oceną techniki pracy i zaleceniami metodycznymi:</p> <p style="text-align: right; margin-right: 50px;">..... data i podpis kontrolera ruchu lotniczego</p>

* niepotrzebne skreślić

OCENA UMIEJĘTNOŚCI		
Oceniany element	Części składowe	Uwagi
Przygotowanie do nadzorowania	Kontroluje bieżący poziom umiejętności praktykanta. Sprawdza karty praktyk. Wybiera zadania i ramy czasowe z odpowiedniego programu szkolenia.	
Briefing	Przeprowadza odprawę przed rozpoczęciem praktyki. Udziela szczegółowych objaśnień i demonstracji wybranych celów, czynności i zadań.	
Udzielanie instrukcji, nadzorowanie i zapewnianie pomocy	Gwarantuje uczestnictwo praktykanta w podejmowaniu decyzji i wzmacnia jego poczucie profesjonalizmu w tej dziedzinie. W odpowiedni sposób ocenia chybione koncepcje i popełnione błędy. Udziela wsparcia praktykantowi na adekwatnym poziomie. Gwarantuje, że praktykant nie jest przeciążony ruchem. Szacuje potrzebę przejścia ruchu od praktykanta i jeśli to konieczne przejmuje go w sposób, który pogłębia wiedzę. Utrzymuje kontrolę nie dopuszczając w żadnej sytuacji do obniżenia poziomu bezpieczeństwa. Widząc niepewność praktykanta, prezentuje prawidłowe techniki.	
Ocena praktyki i debriefing	Porównuje umiejętności i osiągnięcia praktykanta do celów zarysowanych podczas briefingu. Upewnia się, że praktykant odtworzył sobie przebieg pracy w sposób wystarczający do zrozumienia prezentowanej mu oceny. Zapewnia proste, uczciwe i zrozumiałe wyjaśnienie problemu. Wystawia obiektywną ocenę pracy.	
Dokumentacja	Informacje wpisywane do karty praktyk są proste, zwięzłe i zrozumiałe. Zapewnia, że kluczowe informacje są sprawdzalne i oparte na faktach.	
Praca w zespole	Zdaje sobie sprawę, że każdy członek zespołu ma wkład w rozwój dobrej pracy zespołowej. Zapewnia i otrzymuje pomoc. Odpowiada na propozycje od członków zespołu. Wychwytuje pomyłki. Zapewnia bezpieczeństwo i skuteczność poprzez dobrą współpracę w zespole.	

**Karta oceny techniki pracy
(asesor)**

	KARTA OCENY TECHNIKI PRACY (OTP) Asesor
---	---

Organ ATC	Data ____-____-____	Aktualna data ważności OTP ____-____-____	Następna data ważności OTP ____-____-____
-----------	------------------------	--	--

OCENIANY ASESOR		
Stopień	Imię	Nazwisko
Numer WU / licencji	Oceniane uprawnienie Asesor OTP	Data ważności uprawnienia ____-____-____

OCENIANY KONTROLER RUCHU LOTNICZEGO		
Stopień	Imię	Nazwisko
Numer WU / licencji	Oceniane uprawnienie	Data ważności uprawnień ____-____-____

ASESOR		
Stopień	Imię	Nazwisko

<p>Rezultat oceny techniki pracy Asesora:</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">KOMPETENTNY / NIEKOMPETENTNY*</p> <p style="text-align: right; margin-right: 50px;">..... data i podpis asesora</p>
<p>Zgadzam się / nie zgadzam się* z otrzymaną oceną techniki prowadzenia OTP i zaleceniami metodycznymi:</p> <p style="text-align: right; margin-right: 50px;">..... data i podpis kontrolera ruchu lotniczego</p>

* niepotrzebne skreślić

OCENA UMIEJĘTNOŚCI											
Oceniany element	Części składowe	Uwagi									
Odprawa przed OTP	Oceniany kontroler ruchu lotniczego jest poinformowany o planowanym przebiegu OTP. Asesor przedstawia konsekwencje wynikające z OTP.										
Obserwacja i prowadzenie notatek	Obserwacja i notatki są prowadzone na bieżąco. Notatki odpowiadają zdarzeniom, które miały miejsce podczas OTP. Asesor pozostaje dyskretny, jak to tylko możliwe.										
Potwierdzenie obserwacji za pomocą odpowiednich pytań	Pytania zadawane są w odpowiedniej, zrozumiałej formie. Postawa asesora wobec ocenianego kontrolera ruchu lotniczego jest właściwa, pozbawiona uprzedzeń i agresywnego nastawienia.										
Dokumentacja	Dokumentacja prowadzona jest zgodnie z obowiązującymi procedurami.										
Omówienie OTP	Dokonuje wszechstronnego omówienia przeprowadzonej OTP. Przedstawia wynik OTP. Zapewnia poufność.										
UWAGI DLA ASESORA											
<p>1) Do każdej kompetencji w rubryce „Uwagi” asesor wpisuje wszelkie zaobserwowane błędy i złe nawyki oraz inne uwagi potrzebne mu do omówienia praktyki z ocenianym.</p> <p>2) W wyniku przeprowadzonej oceny techniki pracy asesor może zalecić następujące działania korygujące wymieniając kompetencję której zalecenia dotyczą:</p> <table border="1" data-bbox="424 1128 1402 1402"> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>kompetencja w stopniu wystarczającym lecz nie optymalnym</td> <td>wskazane doszkolenie we własnym zakresie</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>praca na skraju dopuszczenia, poziom kompetencji znacznie obniżony</td> <td>wskazane szkolenie uzupełniające</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>ujawnione braki mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji</td> <td>oceniany wymaga odsunięcia od pracy operacyjnej i natychmiastowego szkolenia celem przywrócenia kompetencji</td> </tr> </tbody> </table> <p>3) Wszystkie uwagi asesora do tych kompetencji powinny być wyjaśnione i opatrzone wskazówkami metodycznymi.</p> <p>4) Poniższe zalecenia w całości przekazywane są asesorowi przed następnym OTP ocenianego.</p> <p>5) Jeśli jakieś zalecenia wymagają skierowania kontrolera na szkolenie uzupełniające, przesyłane są one do Szefa LOSRL w formie notatki służbowej.</p>			A	kompetencja w stopniu wystarczającym lecz nie optymalnym	wskazane doszkolenie we własnym zakresie	B	praca na skraju dopuszczenia, poziom kompetencji znacznie obniżony	wskazane szkolenie uzupełniające	C	ujawnione braki mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji	oceniany wymaga odsunięcia od pracy operacyjnej i natychmiastowego szkolenia celem przywrócenia kompetencji
A	kompetencja w stopniu wystarczającym lecz nie optymalnym	wskazane doszkolenie we własnym zakresie									
B	praca na skraju dopuszczenia, poziom kompetencji znacznie obniżony	wskazane szkolenie uzupełniające									
C	ujawnione braki mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji	oceniany wymaga odsunięcia od pracy operacyjnej i natychmiastowego szkolenia celem przywrócenia kompetencji									
OPINIA ŁĄCZNA I ZALECENIA MERYTORYCZNE											
<hr/> <hr/> <hr/>											
ADNOTACJE PEŁNOMOCNIKA DS. OTP											
<hr/> <hr/> <hr/>											

Protokół OTP

	PROTOKÓŁ Z OCENY TECHNIKI PRACY (OTP)
---	--

Organ ATC	Data ____-____-____	Aktualna data ważności OTP ____-____-____	Następna data ważności OTP ____-____-____
-----------	------------------------	--	--

Oceniany kontroler ruchu lotniczego:		
Stopień	Imię	Nazwisko
Numer WU / licencji	Oceniane uprawnienie	Data ważności uprawnień ____-____-____

Asesor:		
Stopień	Imię	Nazwisko

Zgodnie z *Instrukcją ruchu lotniczego Sił Zbrojnych RP* oraz EUROCONTROL ESSAR 5 – *Personel służb zarządzania ruchem lotniczym* stwierdzam, że w/w kontroler ruchu lotniczego:

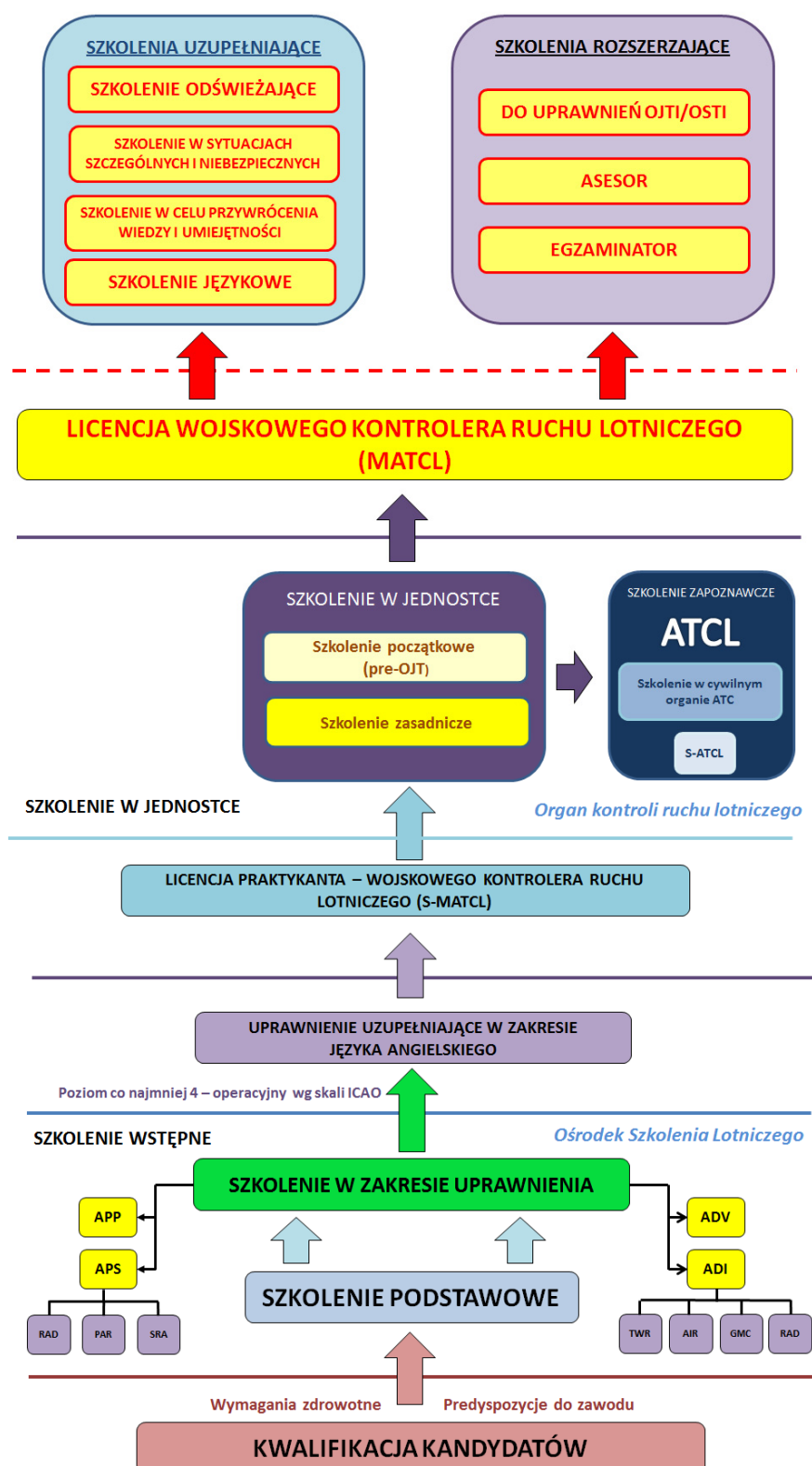
SPEŁNIA / NIE SPEŁNIA*

wymagania utrzymania kompetencji.

.....
Podpis asesora

* niepotrzebne skreślić

System szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego



Dokumentacja stanowisk operacyjnych

1. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm.).
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. Nr 210, poz. 1324, z późn. zm.).
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 czerwca 2010 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 106, poz. 678, z późn. zm.).
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1794).
5. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 listopada 2011 r. w sprawie określenia organu dowodzenia obroną powietrzną oraz trybu postępowania przy stosowaniu środków obrony powietrznej w stosunku do obcych statków powietrznych niestosujących się do wezwań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym (Dz. U. Nr 254, poz. 1522).
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 marca 2009 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ICAO w zakresie skrótów i kodów stosowanych w ruchu lotniczym (Dz. U. Nr 53, poz. 438).
7. Zarządzenie Nr 27/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 31 października 2013 r. w sprawie określenia organizacji i szczegółowych zasad funkcjonowania wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego (Dz. Urz. Min. Obr. Nar. poz. 280).
8. Obwieszczenie nr 19 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika nr 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC z 2012 r. poz. 105).
9. Obwieszczenie nr 22 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 listopada 2012 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika nr 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC z 2012 r., poz. 114).
10. Obwieszczenie nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 maja 2008 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika nr 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC Nr 6, poz. 59).
11. Obwieszczenie nr 7 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 kwietnia 2008 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika nr 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC Nr 4, poz. 41).
12. Wytyczne nr 6 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 17 października 2012 r. w sprawie ogłoszenia wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 4444 (Dz. Urz. ULC z 2012 r. poz. 102).

13. Wytyczne nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 maja 2008 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 7030 (Dz. Urz. ULC Nr 6, poz. 66).
14. Wytyczne nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 kwietnia 2012 r. w sprawie ogłoszenia wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Doc 9432 – Podręcznik radiotelefonicznej frazeologii lotniczej (Dz. Urz. ULC z 2012 r. poz. 34).
15. Wytyczne nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 maja 2008 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 8168 (Dz. Urz. ULC nr 6, poz. 65).
16. Doc 7910 – *Location Indicators*.
17. Doc 8585 – *Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services*.
18. Doc 8643 – *Aircraft Type Designators*.
19. Zbiór Informacji Lotniczych (AIP Polska, MIL AIP Polska).
20. *Instrukcja ruchu lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (IRL-2013)* – obowiązująca.
21. *Regulamin lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (RL-2012)* – obowiązująca.
22. *Instrukcja organizacji lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (IOL-2012)* – obowiązująca.
23. *Instrukcja organizacji lotów oznaczonych statusem HEAD w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej* – obowiązująca.
24. *Instrukcja meteorologicznego zabezpieczenia lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (IMZL-2011)* – obowiązująca.
25. Instrukcja operacyjna organu ATC/BOZ.

<u>3</u>	PRZEBIEG DYŻURU	
Czas (UTC)		INI
0600	RWY 27 IN USE, VMC	NJ
0630	OBSŁUGA ATU-2M ZAKOŃCZYŁA PRZEGLĄD SIATKI HAMUJĄCEJ	NJ
0800	ROZPOCZĘCIE LOTÓW SZKOLNYCH – 1 WYLOT	KP
0840	TACAN TMM NIESPRAWNY	KP
1102	MIG 29 ZGŁOSIŁ USKOK WIATRU. INFORMACJA PRZEKAZANA DO LBM	AN
1130	INSPEKCJA RWY PRZEZ DLL. PAS SUCHY, CZYSTY, HAMOWANIE 5	NJ
1203	LOTNISKO ZAPASOWE DLA SIŁ QRA	KP
1235	SOKOLNIK ZGŁOSIŁ NISKĄ AKTYWNOŚĆ PTAKÓW	KP
1330	TACAN TMM SPRAWNY	NJ
1400	LOTNISKO IMC	KP
1430	ZAKOŃCZENIE LOTÓW SZKOLNYCH	NJ
1515	SKANSKA ROZPOCZĘŁA PRACE NA RWY	AN
1700	SKANSKA ZAKOŃCZYŁA PRACE NA RWY	NJ
1730	LOTNISKO VMC	NJ
1745	ROZPOCZĘCIE LOTÓW SZKOLNYCH – 2 WYLOT	NJ
1911	LĄDUJĄCY MIG 29 SNAKE 03, ZADEKLAROWAŁ EMER, PROBLEMY Z PODWOZIEM	KP
1912	OGŁOSZONO ALARM	KP
1933	LĄDOWANIE STATKU POWIETRZNEGO EMER	KP
1933	OPERACJE LOTNICZE NA RWY WSTRZYMANE	NJ
1945	ALARM ODWOŁANY PRZEZ GRL	KP
1955	INSPEKCJA RWY PRZEZ DLLC – PAS CZYSTY, SUCHY	KP
2001	OPERACJE LOTNICZE NA RWY WZNOWIONE	KP
2112	ZAKOŃCZENIE LOTÓW SZKOLNYCH	AN
2200	ILS LOC NIESPRAWNY - OBSŁUGA	NJ
0200	KOL ROZPOCZĄŁ PRACE NA RWY I POLU MANEWROWYM	KP
0427	KOL ZAKOŃCZYŁ PRACE NA RWY I POLU MANEWROWYM	KP
0430	KOL DOKONAŁ INSPEKCJI RWY – PAS MOKRY, HAMOWANIE 3	KP
0445	RWY INCURSION – HOLOWNIK 4 BEZ ZEZWOLENIA WJECHAŁ NA DROGĘ STARTOWĄ	KP
0555	PRZEKAZANIE DYŻURU	NJ

Wzory pasków postępu lotu

1. Pasek postępu lotu (TWR) - przyloty

A1	A	B	C1	C2	D	E	F	G	L1	L2	L5
	A2		C3	H	I	J	K	L3	L4	L6	
	DRE	4000	EPZG	AN28	0923	0925	0921	0920	RW 29		HOSP
			PLF 201						Q 1011		
			N150		EPMC	F29		QIC	7433		D23

- A** - znaki rozpoznawcze pomocy nawigacyjnej, do której odnosi się czas podany w kratce A1.
- A1** - przewidywany czas nad pomocą nawigacyjną, na której jest IAF, podany przez pilota (godzinę wpisujemy cyframi dużymi, a minuty małymi).
- A2** - jeśli statek powietrzny wykonuje pełną procedurę kratkę (trójkąt) należy podzielić na dwie części: w górnej czas IAF, w dolnej FAF (FAP). dane dotyczące poziomu lotu lub wysokości oraz rodzaju podejścia do lądowania. Wpisywane od lewego górnego rogu w dół obok strzałki narysowanej pośrodku
- B** - kratki skierowanej w dół. Opuszczony poziom skreślamy wpisując poniżej poziom lub wysokość, do której samolot się zniża. Zajęcie odpowiedniego poziomu zaznaczamy poziomą kreską na wysokości zajętą poziom.
- C** - znak wywoławczy - *callsign* (znaki rejestracyjne statku powietrznego lub numer rejsu - wpisywane dużymi literami).
- C1** - lotnisko startu.
- C2** - typ statku powietrznego wraz z kategorią turbulencji.
- C3** - prędkość statku powietrznego względem powietrza (z planu lotu).
- D** - przypuszczalny czas nad IAF podany w zwolnieniu kontroli.
- E** - czas lądowania na lotnisku docelowym (godzina oraz minuty).
- F** - przewidywany czas przelotu punktu przekazania kontroli.
- G** - rzeczywisty czas przelotu punktu przekazania kontroli.
- H** - kod lotniska docelowego.
- I** - punkt wlotu do TMA lub punkt przekazania kontroli - podane w zwolnieniu kontroli przez ACC Warszawa.
- J** - spodziewany czas podejścia do lądowania lub znak „^” oznaczający, że nie przewiduje się opóźnień.
- K** - skrót punktu meldowania lub czas, nad którym (lub w którym) nastąpi przekazanie statku powietrznego na łączność z organem przejmującym kontrolę.
- L** - inne niezbędne informacje dotyczące lotu lub symbole i skróty, np.: H, WX.
- L1** - droga startowa w użyciu oraz aktualne QNH (wpisanie tych danych oznacza, że

warunki pogodowe zostały przekazane załodze statku powietrznego).

- L2** - poprzedzająca PPK pomoc nawigacyjna podana w planie lotu (opcjonalnie proceduralna kontrola APP).
- L3** - punkt przekazania kontroli (w koordynacji).
- L4** - kod SSR.
- L5** - rodzaj (status) lotu podany w planie lotu.
- L6** - stanowisko na płycie przekazane przez koordynatora ruchu naziemnego.

2. Pasek postępu lotu (TWR) - odloty

A	B	F F1	G	H	I	L	M1	N1
C	D	F F2	J		K		M	N2
E1	E2							

EPMC	170	PLF 002 C295	20	24	27	↑ 4000 IN CZE	7432	RW 30 Q 1022
1035	1037	N250	CZE		EPKK			HEAD

- A** - kod lotniska startu.
- B** - planowany poziom lotu.
- C** - EOBT lub CTOT.
- D** - rzeczywisty czas startu.
- E1** - przewidywany czas przelotu nad punktem meldowania.
- E2** - czas przekazania kontroli i łączności.
- F** - znak wywoławczy – *callsign* (znaki rejestracyjne lub numer rejsu statku powietrznego - wpisywane dużymi literami).
- F1** - typ statku powietrznego wraz z kategorią turbulencji.
- F2** - prędkość statku powietrznego względem powietrza (z planu lotu).
- G** - czas wydania zgody na uruchomienie (godzina i minuty).
- H** - czas wydania zezwolenia ATC.
- I** - czas wydania nowego lub zmienionego zezwolenia ATC.
- J** - trasa lotu do wylotu z FIR lub do lotniska docelowego w lotach krajowych.
- K** - kod lotniska docelowego.
- L** - treść zezwolenia na lot z uwzględnieniem wstępnych ograniczeń i instrukcji po starcie.

- M** - kod transpondera i jeśli konieczne treść zmienionego lub nowego zezwolenia na lot. Czas zawrócenia i czas lądowania w wypadku, jeśli samolot z jakichkolwiek przyczyn zawraca do lądowania.
- M1** - nazwa i przewidywany czas przelotu pierwszej pomocy nawigacyjnej lub punktu meldowania na trasie po wylocie z TMA.
- N1** - pas w użyciu oraz aktualne QNH (wpisanie tych danych oznacza że informacje pogodowe zostały przekazane załodze statku powietrznego).
- N2** - rodzaj (status) lotu podany w planie lotu.

3. Pasek postępu lotu (TWR) - przeloty

A	B	C1	C2	D	E	F	J1	J2
				C3	G	H			I	J3
Koło - Krzywiń	1000ft	ZZZZ	C172	1233	36	40	45	Q1020 124,5
		SP KSO	N100	ZULU	N	S	MIKE	7000

- A** - opis trasy przelotu.
- B** - poziom przelotu lub wysokość bezwzględna.
- C** - znaki wywoławcze statku powietrznego (dużymi literami).
- C1** - lotnisko startu i docelowe.
- C2** - typ statku powietrznego wraz z kategorią turbulencji.
- C3** - prędkość statku powietrznego względem powietrza (z planu lotu).
- D, E, F** - czasy przelotu punktów meldowania.
- G, H, I** - skróty kolejnych punktów meldowania.
- J1** - inne dodatkowe informacje dotyczące wykonywanego przelotu.
- J2** - częstotliwość następnego organu służby ruchu lotniczego.
- J3** - kod transpondera.

4. Pasek postępu lotu (APP) – odloty

A		B		F1/F2									K1		
C		D1	E1		F			G		I		J		K2	
		D2	E2		F3			H						K3	

EPMC		120		C130/M					6000				7432		
1010		R	139,0		PLF 250			CZE LDZ		↑		120		RWY 30	
		11	23		N250			EPDE		6000				Q1010	

- A** - kod lotniska startu.
- B** - planowany poziom lotu.
- C** - EOBT lub CTOT (godzina i minuty).
- D1** - symbol **R** oznaczający ustalenie identyfikacji radarowej.
- D2** - rzeczywisty czas transferu kontroli i łączności do organu APP lub czas ustalenia identyfikacji radarowej – gdy późniejszy.
- E1** - częstotliwość (np.139,000) lub oznacznik literowy kolejnego organu ATS (np. TWR), do którego APP przekaze kontrolę i łączność.
- E2** - czas przekazania kontroli i łączności po opuszczeniu przestrzeni odpowiedzialności APP.
- F** - znak wywoławczy – *callsign* (znaki rejestracyjne lub numer rejsu statku powietrznego - wpisywane dużymi literami).
- F1** - typ statku powietrznego.
- F2** - kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym.
- F3** - prędkość statku powietrznego względem powietrza (z planu lotu).
- G** - trasa lotu do wylotu z FIR lub do lotniska docelowego w lotach krajowych.
- H** - kod lotniska docelowego.
- I** - treść instrukcji odlotowych przekazanych przez organ APP organowi TWR.
- J** - treść instrukcji dotyczących zmian poziomu przekazywanych na bieżąco do statku powietrznego.
- K1** - kod transpondera.
- K2** - droga startowa w użyciu oraz aktualne QNH (wpisanie tych danych oznacza że informacje pogodowe zostały przekazane załodze statku powietrznego).
- K3** - rodzaj (status) lotu podany w planie lotu.

5. Pasek postępu lotu (APP) – przyloty

A1	↓	B	C1	C2/C3	D	E	F	G1	I1
A2			C1	C4			H1	G2		I2
SRY/ILS 100 1min R 060°		160 000 3000 ↓ ILS	EPPW C130/M PLF 250 N250				1001	R 1001 121,025 22	7453 RWY 30 Q 1010
CZE	11 15				EPMC	INDIG			

- A1** - wyposażenie radionawigacyjne statku powietrznego / rodzaj podejścia do lądowania.
- A2** - dodatkowe informacje dotyczące instrukcji oczekiwania i innych instrukcji oraz istotnych parametrów lotu.
- B** - treść instrukcji dotyczących zmian poziomu przekazywanych do statku powietrznego włącznie z informacją o wydaniu zezwolenia na podejście.
- C** - znak wywoławczy – *callsign* (znaki rejestracyjne lub numer rejsu statku powietrznego - wpisywane dużymi literami).
- C1** - kod lotniska startu.
- C2** - typ statku powietrznego.
- C3** - kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym.
- C4** - prędkość statku powietrznego względem powietrza (z planu lotu).
- D** - kod lotniska docelowego.
- E** - punkt nad którym nastąpi transfer kontroli i łączności do organu APP (na granicy przestrzeni odpowiedzialności).
- F** - spodziewany czas transferu kontroli i łączności do organu APP ustalony w trakcie koordynacji z organem przekazującym.
- G** - rzeczywisty czas transferu kontroli i łączności do organu APP.
- G1** - symbol **R** oznaczający ustalenie identyfikacji radarowej.
- G2** - rzeczywisty czas transferu kontroli i łączności do organu APP lub czas ustalenia identyfikacji radarowej – jeśli jest późniejszy.
- H1** - częstotliwość (np. 139,000) lub oznacznik literowy (np. OAT) kolejnego organu ATS, do którego nastąpi transfer kontroli i łączności.
- H2** - rzeczywisty czas transferu kontroli i łączności do organu TWR.
- I1** - kod transpondera.
- I2** - droga startowa w użyciu oraz aktualne ciśnienie QNH (wpisanie tych danych oznacza, że informacje meteorologiczne zostały przekazane załodze statku powietrznego).
- I3** - rodzaj (status) lotu podany w planie lotu.

6. Pasek postępu lotu (APP) – przeloty

	A	B	B1/B2	C1	E	E	E1	G1
				C2			E2	
	FL 080	PLF 250	C130/M	R	33	45	OAT	7401
				22			52	
		N250	13.21 HLW	ADIKA	CZE	KUNER	HOSP	


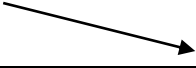


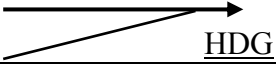
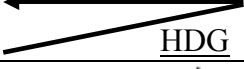


- A** - poziom lotu zajmowany przez statek powietrzny i treść ewentualnych instrukcji, jeśli powodują odchylenie od trasy zdefiniowanej w planie lotu.
- B** - znak wywoławczy – *callsign* (znaki rejestracyjne lub numer rejsu statku powietrznego - wpisywane dużymi literami).
- B1** - typ statku powietrznego.
- B2** - kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym.
- B3** - prędkość statku powietrznego względem powietrza (z planu lotu).
- C1** - symbol **R** oznaczający ustalenie identyfikacji radarowej.
- C2** - rzeczywisty czas transferu kontroli i łączności do organu APP lub czas ustalenia identyfikacji radarowej – jeśli późniejszy.
- D1** - spodziewany czas transferu kontroli i łączności do organu APP ustalony w trakcie koordynacji z organem przekazującym.
- D2** - punkt transferu łączności i kontroli do organu APP ustalony w trakcie koordynacji z organem przekazującym.
- E** - czas nad kolejno mijanymi punktami.
- E1** - częstotliwość lub oznacznik literowy (np. 119,000 lub EPMC TWR) kolejnego organu ATS, do którego nastąpi transfer kontroli i łączności.
- E2** - rzeczywisty czas transferu kontroli i łączności do organu, którego częstotliwość lub oznacznik literowy wpisano w polu E1.
- F** - trasa lotu statku powietrznego w granicach odpowiedzialności organu APP.
- G1** - kod transpondera.
- G2** - rodzaj (status) lotu podany w planie lotu.

7. Pasek postępu lotu (TWR/APP) - zajęcie przestrzeni powietrznej

A	B	C	D				E
TRA 14	GND - 5500ft	SKOKI	1000Z				AEROKLUB LESZNO

- A - opis zajmowanej przestrzeni.
- B - przedział wysokości zajmowanej przestrzeni.
- C - rodzaj wykonywanych lotów w zajętej przestrzeni (rodzaj aktywności).
- D - czas, w którym obowiązuje zajęcie przestrzeni.
- E - inne informacje.

8. Wybrane skróty i symbole wydawanych instrukcji i zezwoleń umieszczane na paskach postępu lotu

ZAPIS NA PASKACH	ZNACZENIE INSTRUKCJI / ZEZWOLENIA
	CLIMB
	DESCENT
	MAINTAIN
	CLEARED TO LAND
200	FLIGHT LEVEL 200
4500ft	ALTITUDE 4500 ft
RON	RESUME OWN NAVIGATION
ILS	CLEARED FOR ILS/DME
VOR	CLEARED FOR VOR/DME
TAC	CLEARED FOR TACAN APPROACH
NDB	CLEARED FOR NDB
VIS <u>RWY</u>	CLEARED FOR VISUAL APPROACH RWY ____
250kt <	SPEED 250 KNOTS OR LESS
210kt >	SPEED 210 KNOTS OR MORE
230kt	SPEED 230 KNOTS
	TURN RIGHT HEADING
	TURN LEFT HEADING
	ENTER CONTROL AREA
	OUT OF CONTROL AREA
R	RADAR CONTACT
R	RADAR SERVICE TERMINATED

R	RADAR CONTACT LOST
(R)	RADAR HANDOFF /CIRCLE SYMBOL WHEN HANDOFF COMPLETED/
RLCE	REQUEST LEVEL CHANGE ENROUTE
HS	MAINTAIN HIGH SPEED
NS	NO SPEED RESTRICTION
^	NO DELAY EXPECTED
H 11 16	HOLDING

Licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego

RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND Ministerstwo Obrony Narodowej Ministry of National Defence LICENCJA WOJSKOWEGO KONTROLERA RUCHU LOTNICZEGO MILITARY AIR TRAFFIC CONTROLLER LICENCE <i>Wydana zgodnie ze standardami ICAO</i> <i>Issued in accordance with ICAO standards</i>							
I	Państwo wydania / <i>State of issue:</i> RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND						
II	Nazwa licencji / <i>Title of licence:</i> Licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego Military air traffic controller licence						
III	Numer licencji / <i>Licence number:</i> PL-0001-MATCL-13						
V	Imię i nazwisko posiadacza / <i>Name and surname of holder:</i> Jan KOWALSKI						
Va	Data i miejsce urodzenia / <i>Date and place of birth:</i> 20/10/1975 Warszawa						
Vb	Obywatelstwo / <i>Nationality:</i> polskie Polish						
VI	Podpis posiadacza / <i>Signature of holder:</i>						
VII	Władza wydająca / <i>Issuing Authority:</i> Ministerstwo Obrony Narodowej Ministry of National Defence						
VIII	Data, podpis i pieczęć wydającego / <i>Date, Signature and Stamp of Issuing Officer</i>						
IV	Ważność: Niniejsza licencja jest wydana bezterminowo i może być wykorzystywana tylko łącznie z dowodem tożsamości posiadacza ze zdjęciem i ważnym orzeczeniem lotniczo-lekarskim. Validity: <i>This licence is issued lifetime and must be accompanied by a legal identity document of the licence holder containing a photograph and a valid medical certificate.</i>						
IXa	Uprawnienia/Ratings: Posiadacz jest uprawniony do wykonywania czynności w organach ATC, zgodnie z następującymi ważnymi uprawnieniami i uprawnieniami uzupełniającymi wyszczególnionymi w części IXb. <i>The holder is entitled to exercise the functions of the following ratings at the ATC units for which current endorsements are held as detailed in section IXb.</i> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Uprawnienie <i>Rating</i></th> <th style="text-align: center;">Data wydania <i>Date of first issue</i></th> <th style="text-align: center;">Podstawa <i>Legal basis</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="height: 50px;"></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Uprawnienie <i>Rating</i>	Data wydania <i>Date of first issue</i>	Podstawa <i>Legal basis</i>			
Uprawnienie <i>Rating</i>	Data wydania <i>Date of first issue</i>	Podstawa <i>Legal basis</i>					

Licencja praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

Ministerstwo Obrony Narodowej
Ministry of National Defence

LICENCJA PRAKTYKANTA
- WOJSKOWEGO KONTROLERA
RUCHU LOTNICZEGO

STUDENT MILITARY AIR TRAFFIC
CONTROLLER LICENCE

Wydana zgodnie ze standardami ICAO
Issued in accordance with ICAO standards

I	Państwo wydania / State of issue: RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND
II	Nazwa licencji / Title of licence: Licencja praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego Student-military air traffic controller licence
III	Numer licencji / Licence number: PL-0001-S-MATCL-13
V	Imię i nazwisko posiadacza / Name and surname of holder: Jan KOWALSKI
Va	Data i miejsce urodzenia / Date and place of birth: 20/10/1975 Warszawa
Vb	Obywatelstwo / Nationality: polskie Polish
VI	Podpis posiadacza/Signature of holder:
VII	Władza wydająca / Issuing Authority: Ministerstwo Obrony Narodowej Ministry of National Defence
VIII	Data, podpis i pieczęć wydającego/ Date, Signature and Stamp of Issuing Officer

IV	Ważność: Niniejsza licencja jest wydana bezterminowo i może być wykorzystywana tylko łącznie z dowodem tożsamości posiadacza ze zdjęciem i ważnym orzeczeniem lotniczo-lekarskim. Validity: <i>This licence is issued lifetime and must be accompanied by a legal identity document of the licence holder containing a photograph and a valid medical certificate.</i>															
	Uprawnienia Ratings: Posiadacz jest uprawniony do pełnienia służby kontroli ruchu lotniczego pod nadzorem instruktora szkolenia operacyjnego, który jest w tym czasie obecny i który posiada ważną licencję kontrolera ruchu lotniczego z uprawnieniem określającym rodzaj służby kontroli ruchu lotniczego zapewnianej przez praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, które jest ważne w danym organie ATC. <i>This licence is valid only for the purpose of authorising the holder to provide an air traffic control service under the supervision of an On-the-Job-Training Instructor who is present at the time and is the holder of a valid air traffic controller licence which includes a rating specifying the type of air traffic control service being provided by the student air traffic controller and which is valid at the ATC Unit in question.</i>															
IXa	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Uprawnienie Rating</th> <th>Data wydania Date of issue</th> <th>Podstawa Legal basis</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ADV</td> <td>---</td> <td>---</td> </tr> <tr> <td>ADI</td> <td>01/01/2013</td> <td>Z-1/SSRL 01/01/2013</td> </tr> <tr> <td>APP</td> <td>---</td> <td>---</td> </tr> <tr> <td>APS</td> <td>---</td> <td>---</td> </tr> </tbody> </table>	Uprawnienie Rating	Data wydania Date of issue	Podstawa Legal basis	ADV	---	---	ADI	01/01/2013	Z-1/SSRL 01/01/2013	APP	---	---	APS	---	---
	Uprawnienie Rating	Data wydania Date of issue	Podstawa Legal basis													
	ADV	---	---													
	ADI	01/01/2013	Z-1/SSRL 01/01/2013													
	APP	---	---													
APS	---	---														

IXb	Uwagi <i>Remarks</i>
	<p>1) Spełnia wymóg biegłości językowej zgodnie z pkt 1.2.9.4 Załącznika 1 ICAO - język polski ważny bezterminowo. <i>Meets language proficiency requirement in accordance with para 1.2.9.4 of ICAO Annex 1 for Polish valid lifetime.</i></p> <p>2) Spełnia wymóg biegłości językowej zgodnie z pkt 1.2.9.4 Załącznika 1 ICAO - język angielski ważny do: 31/12/2016 <i>Meets language proficiency requirement in accordance with para 1.2.9.4 of ICAO Annex 1 for English valid until 31/12/2016</i></p> <p>3) Posiada uprawnienie operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej wydane zgodnie z obowiązującymi przepisami wojskowymi. Podstawa: (WSOSP Z-250/10.10.2010) <i>Holder has been granted airport station radiotelephone operator's certificate issued in accordance with Polish military regulations. Legal basis: Order No. (WSOSP Z-250/10.10.2010)</i></p>
X	Wyjaśnienia skrótów uprawnień <i>Rating Abbreviation Decode</i>
	<p>ADV - kontroli lotniska (<i>Aerodrome Control Visual</i>)</p> <p>ADI - kontroli lotniska instrumentalnej (<i>Aerodrome Control Instrument</i>)</p> <p>APP - kontroli zbliżania proceduralnej (<i>Approach Control Procedural</i>)</p> <p>APS - kontroli zbliżania radarowej (<i>Approach Control Surveillance</i>)</p>

Wykaz uprawnień kontrolera ruchu lotniczego

001/SSRL/2011 Numer wykazu				
KPT. NOWAK Jan stopień, Nazwisko, Imię				
MAREK Imię ojca				
01/01/1970 WARSZAWA Data i miejsce urodzenia				
01/01/2016 Data ważności Wykazu				
..... Podpis posiadacza				
[] Podpis i pieczęć Szefa SSRL SZ RP				
BIEŻĄCE UPRAWNIENIA OPERACYJNE				
Organ	Rodzaj	Ważność	Podpis	Podstawa
EPKS	TWR	14/01/2013		Z-3/2011 14/01/2011
EPRA	TWR	14/01/2013		Z-3/2011 14/01/2011
EPLK	APS	14/01/2012		Z-3/2011 14/01/2010
EPLK	PAR	14/01/2012		Z-3/2011 14/01/2010
X	OJTI	14/01/2013		Z-3/2011 14/01/2011
X	ENG	X		Z-3/2011 14/01/2011
UWAGI I OGRANICZENIA				
[]				

UPRAWNIENIA OPERACYJNE		
Rodzaj	Data wydania	Podstawa
TWR	20.11.1995	WOSL Z-5 20.11.1995
APS	20.05.1997	WOSL Z-9 18.05.1997
PAR	20.05.1997	WOSL Z-9 18.05.1997
OJTI	08.01.1999	WSOSP Z-22 20.12.1998
UWAGI		
<p>1) Dokument ważny wyłącznie z dowodem tożsamości Posiadacza.</p> <p>2) Posiadacz uprawniony jest do wykonywania czynności operacyjnych na stanowiskach operacyjnych w wojskowych organach kontroli ruchu lotniczego zgodnie z aktualnymi uprawnieniami operacyjnymi w organie.</p> <p>3) Ważność uprawnień operacyjnych w określonym organie wynosi 2 lata.</p> <p>4) Do dokonywania wpisów w Wykazie uprawniony jest wyłącznie personel upoważniony przez Szefa SSRL SZ RP.</p>		
<p>SZEFOSTWO SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO SIŁ ZBROJNYCH RP</p>  <p>WYKAZ UPRAWNIENI KONTROLERA RUCHU LOTNICZEGO</p>		